JEAN GUISNEL ET VIVIANE MAHLER

PIRATES de SOMALIE

GRASSET

JEAN GUISNEL ET VIVIANE MAHLER

PIRATES DE SOMALIE

BERNARD GRASSET
PARIS

Photo de couverture : © M. Dahir / AFP

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation,
réservés pour tous pays.

© *Éditions Grasset & Fasquelle, 2012.*

ISBN : 978-2-246-79829-3

DES MÊMES AUTEURS

Ouvrages de Jean Guisnel

Les Généraux. Enquête sur le pouvoir militaire en France, La Découverte, 1990.

Charles Hernu ou la République au cœur, Fayard, 1993.

Au cœur du secret. 1 500 jours aux commandes de la DGSE (avec Claude Silberzahn), Fayard, 1995.

Guerres dans le cyberespace. Services secrets et Internet, La Découverte, 1995 ; réédition en poche : La Découverte, 1997.

Les Pires Amis du monde. Les relations franco-américaines à la fin du XX^e^ siècle, Stock, 1999 (Prix France-Etats-Unis 1999).

Libération, la biographie, La Découverte, 1999 (Prix du livre politique 2000) ; réédition en poche : La Découverte, 2003.

La Citadelle endormie. Faillite de l'espionnage américain, Fayard, 2002.

L'Effroyable Mensonge. Thèse et foutaises sur les attentats du 11 septembre (avec Guillaume Dasquié), La Découverte, 2002.

Bush contre Saddam. L'Irak, les faucons et la guerre, La Découverte, 2003.

Délires à Washington. Les citations les plus terrifiantes des faucons et néoconservateurs américains, La Découverte, 2003.

Armes de corruption massive, secrets et combines des marchands de canons, La Découverte, 2011

(suite en fin d'ouvrage)

Ouvrages de Viviane Mahler

Le guide des quadraboomers (avec Hélène Delebecque), Le Seuil, 2001.

Ados, comment on vous manipule, Albin Michel, 2004.

Souriez, vous êtes ciblés. La grande manipulation des consommateurs, Albin Michel, 2007.

Table des matières

Couverture

Page de titre

Page de Copyright

Table des matières

Introduction : Une histoire vieille comme le monde

PREMIÈRE PARTIE Lutte pour la vie

- 1. Le pillage industriel des ressources
- 2. La Somalie, dépotoir du monde
- 3. Une économie de la pêche bouleversée
- 4. Pêcheurs illicites
- 5. Quand les victimes deviennent pirates

DEUXIÈME PARTIE Une nouvelle mafia des mers

- 6. Gangsters océaniques
- 7. Bateaux-mères et boucliers humains
- 8. Otages et rançons
- 9. Chair à pirates

TROISIÈME PARTIE Un business très profitable

10. Au cœur de l’organisation criminelle

11. L’économie parallèle, nouveau modèle dominant !

12. Profession : blanchisseur de rançons

13. Chebab et pirates : une collusion de circonstance

QUATRIÈME PARTIE Comment juger les pirates ?

14. La tentation de la sous-traitance judiciaire

15. Quand l’Europe s’en mêle

16. Marianne et ses forbans

CINQUIÈME PARTIE Plaisance tous risques

17. Flibustiers contre plaisanciers

18. Opération Thalatine

SIXIÈME PARTIE Au son du canon !

19. A la pêche comme à la guerre

20. La quincaillerie de la riposte

21. Des *escort boys* contre les pirates

Conclusion : vers une nouvelle escalade

Notes

Orientations bibliographiques

Cartes

INTRODUCTION

Une histoire vieille comme le monde

Dans le golfe d'Aden, un magnifique voilier de croisière français, le *Ponant*, luxueux palace flottant de 88 mètres de long, fait route sans se presser. Nous sommes le 4 avril 2008. Cinq jours plus tôt, il a quitté Mahé (Seychelles) pour Hodeidah (Yémen), effectuant un transit sans passagers mais avec trente membres d'équipage. A la passerelle, le commandant Patrick Marchesseau toujours attentif note qu'un navire de pêche est stoppé en plein travers de sa route. Il donne un léger coup de barre pour éviter l'obstacle encore lointain, mais voit très vite deux esquifs quitter le bateau pour venir vers eux. Cette fois, il n'y a aucun doute… C'est une attaque de pirates ! Avant même que les assaillants se soient approchés de leur cible, le commandant lance une alerte par un réseau spécialisé, le SSAS1, fait abriter les sept femmes du bord et ouvrir les lances à incendie. Mais contre huit hommes armés de fusils d'assaut qui n'hésitent pas à tirer, la résistance est inutile. Une fois installés à bord, les assaillants, tous des Somaliens, sont rejoints par des comparses venus du bateau-mère, le navire plus inportant que leur sert de base de départ. Toujours sous la menace des armes, l'équipage est contraint de se diriger vers les côtes somaliennes, avant de jeter l'ancre devant le village de Garahad, au sud du pseudo-Etat du Puntland, à 500 kilomètres au nord de Mogadiscio. Très vite, les pirates présentent leurs exigences à l'armateur du *Ponant* : 3 millions de dollars de rançon. Déjà présente sur la scène maritime internationale depuis 2005, mais en mode mineur, la piraterie somalienne vient de faire une entrée fracassante dans l'actualité française. Elle ne va pratiquement plus la quitter…

Qu'est-ce que la piraterie ?

Dès avant l'Antiquité, des marins se sont transformés en pirates, flibustiers, écumeurs d'étendues liquides, attaquant les navires commerciaux pour piller leurs cargaisons ou rançonner leurs passagers. La première trace écrite connue est une tablette du pharaon Akhénaton datant de 1350 avant notre ère mettant en scène les pirates Apirou2. Au premier siècle avant Jésus-Christ, les pirates de Cilicie (aujourd'hui la province turque d'Adana) s'étaient spécialisés dans l'arraisonnement des navires chargés de blé d'Asie Mineure approvisionnant Rome. En 76 av. J.-C., ils attrapent un gros poisson non loin de l'île de Pharmacuse : Jules César en personne ! Le militaire y demeura captif quarante jours, fut libéré après le paiement d'une rançon et poursuivit ensuite ses ravisseurs qu'il fit exécuter à Rome. Quelques années plus tard, le grand Pompée fut chargé d'éliminer ces prédateurs de la Méditerranée, tâche qu'il conduisit avec succès au cours de la guerre des pirates. Bien des siècles plus tard, tandis que les échanges se multipliaient au gré des conquêtes coloniales des puissances européennes, ces « hommes sans maître ni pavillon » réapparurent aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, pour attaquer des navires marchands, notamment dans l'océan Atlantique. A preuve le bateau du fameux Barbe-Noire, le *Queen Anne's Revenge*, dont les vestiges retrouvés en 1995 au large de Beaufort, où il s'était échoué quelque deux cent soixante-dix ans avant, n'ont été officiellement identifiés qu'en août 2011. Cette période demeure considérée comme leur âge d'or, et n'a jamais cessé d'inspirer les romanciers, puis les cinéastes et les auteurs de bandes dessinées.

Depuis que le pirate s'est trouvé élevé au statut de mythe cinématographique, il est entré dans la légende sous les traits d'Errol Flynn, Burt Lancaster ou Johnny Depp et l'appellation est désormais cuisinée à toutes les sauces.

Durant la période contemporaine, le terme désigne bien des types de nouveaux forbans : pirates de l'air détournant les avions de ligne, pirates de la route détroussant les camionneurs. Des délinquants point si terribles, voire des militants politiques ou de simples réfractaires à l'ordre établi, se verront affublés de ce qualificatif : pirates de Radio-Caroline dans les années 1960 ou pirates de la bande FM dix ans plus tard, pirates

informatiques craquant des ordinateurs, pirates dupliquant des logiciels pour les revendre à vil prix, biopirates ou pirates pharmaceutiques copiant des produits agricoles ou des médicaments sans verser de royalties à leurs concepteurs, sans oublier les pirates reproducteurs illégaux de livres, de disques, de films, etc. Certains Etats même sont rangés dans cette catégorie lorsqu'ils interviennent au-delà de leurs eaux territoriales, comme ce fut le cas pour Israël, lorsqu'il intercepta en 2010 les « flottilles de la paix » venues tenter de forcer le blocus imposé à la Palestine.

Nous devons donc préciser dans quel sens nous entendons ce mot. Voilà qui tombe bien, puisque nous l'utilisons dans son sens premier : le brigandage en haute mer. Pour mesurer l'extrême gravité de cette pratique, reportons-nous à ce qu'en écrit le juriste anglais William Blackstone en 1765 : « Le crime de piraterie, ou vol, ou déprédation en haute mer, constitue une offense contre la loi universelle de la société. Selon Edward Coke[3], un pirate est un *hostis humani generis* [ennemi du genre humain]. De ce fait, il a renoncé à tous les bénéfices offerts par la société et le gouvernement. Il s'est lui-même réduit à l'état sauvage naturel. Puisqu'il a déclaré la guerre au genre humain, le genre humain tout entier doit lui déclarer la guerre. Ainsi, chaque communauté a le droit de le punir au nom de la légitime défense[4]. »

Quels que soient les âges, le développement de la piraterie maritime a toujours été favorisé par les mêmes critères : une grande pauvreté contraignant d'autant plus facilement les marins à devenir des pirates qu'ils se trouvent confrontés à d'extrêmes richesses ; des embarcations rapides et performantes qui peuvent battre de vitesse les bateaux attaqués ; des îles ou des côtes qui permettent d'y trouver repaire.

Aujourd'hui comme hier, ce crime revêt des formes très variées, et peut aussi bien relever du détournement d'un navire que de la prise en otage de son équipage et/ou de ses passagers, du vol de la cargaison, et de toutes les autres formes imaginables de violence et d'extorsion. Cette activité criminelle, aussi ancienne que la navigation maritime elle-même, a connu un fort regain d'activité à partir des années 1970, d'abord en Asie du Sud-Est, puis sur la côte orientale de l'Afrique, autour de la Somalie. Elle est de nouveau devenue un enjeu économique, en ce qu'elle perturbe le commerce maritime dans des eaux très fréquentées, notamment par des pétroliers.

Illustration de la dimension stratégique du phénomène : des marines de guerre patrouillent en permanence dans l'océan Indien avec des moyens considérables. C'est dire si la menace est prise au sérieux et si l'enjeu est d'importance pour le commerce maritime, qui a plus que triplé entre 1970 (2,56 milliards de tonnes) et 2009 (7,84 milliards de tonnes)5. Mais la croissance des activités de piraterie a été bien plus forte ! Au début des années 1990, le Bureau maritime international (BMI), émanation de la Chambre de commerce mondiales qui tient à jour les statistiques internationales de référence, recense une centaine d'actes de piraterie par an. Et les chiffres s'accroissent très vite : 300 en 1999, 469 en 20006, 406 en 2009 et 445 pour 20107. Pour les dix premiers mois de l'année 2011, le BMI dénombre 369 attaques conduisant au détournement de 36 navires8. Globalement, il les évalue à plus de 4 000 entre 1990 et 20099.

Pour les pays dont les armateurs ou les ressortissants sont concernés par des rapts et des prises d'otages, la piraterie n'est pas seulement un enjeu économique. Elle est devenue un enjeu de politique intérieure. Au nom de la sauvegarde de leurs citoyens, certains pays, comme l'Espagne ou l'Allemagne, négocient sans se dissimuler avec les ravisseurs. Mais en vertu du respect de leur statut international incarné par le pavillon arboré par les navires piratés, d'autres font immédiatement parler la poudre, comme la France, l'Inde, et les Etats-Unis. Y compris si ces méthodes peuvent entraîner la mort des otages. Manières de voir, manières de faire ? Pas seulement…

Guerre privée en haute mer

Arrêtons-nous sur la définition moderne de la piraterie. La Convention sur la haute mer du 29 avril 1958, texte de l'ONU ayant force de loi internationale, stipule que « tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ». Mais ce document ne précisant pas vraiment la nature de cette pratique il a fallu le compléter en 1982, après des années de négociations, par le seul texte qui ait une valeur juridique universelle. Il se trouve inclus dans la Convention sur le droit de la mer10, dite Convention de Montego Bay, émanant de

l'Organisation des Nations unies (ONU). Celle-ci stipule que la piraterie ne peut se produire que « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat », c'est-à-dire en haute mer, dans les détroits, ou dans un avion survolant ces zones et qu'elle ne peut être le fait que de personnes « agissant à des fins privées ».

D'autres documents, comme la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, du 10 mars 1988, organisent la répression contre quiconque « s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ». A ce texte très orienté vers la lutte anti-terroriste en mer s'en ajoutent d'autres qui définissent les « attaques armées contre les navires ». Celles-ci sont en fait comparables à des actes de piraterie, à ce « détail » près qu'elles se produisent « dans les eaux internes d'un Etat, dans celles d'un archipel ou dans les eaux territoriales11 ».

Selon le Bureau maritime international, les zones les plus touchées par les attaques pirates ont été en 2010 la côte somalienne (139), le golfe d'Aden, lui aussi fréquenté par les pirates somaliens (53), l'Indonésie (40), le sud de la mer de Chine (31), la mer Rouge (25), le Bengladesh (23) et le Nigeria (19)12.

Plusieurs affaires sont devenues emblématiques, en ce qu'elles ont démontré l'audace invraisemblable des pirates. S'il n'est certes pas difficile de s'attaquer à un voilier de plaisance dont l'équipage est constitué de paisibles vacanciers, c'est une autre paire de manches de s'en prendre au *Faina*, cargo ukrainien arraisonné le 25 septembre 2008 avec sa cargaison guerrière : au moins trente-trois chars de combat T-72, des canons anti-aériens et quinze mille caisses de munitions destinés au gouvernement kenyan. Le navire fut libéré en février 2009 avec son équipage – sans le commandant Vladimir Kolobkov, victime d'une crise cardiaque lors de l'arraisonnement. La rançon payée par le propriétaire du cargo, l'Ukraino-Israélien Vadim Alperin, s'élèverait à 1,7 ou 3,2 millions de dollars, selon les sources.

Autre affaire symbolique survenue le 15 novembre 2008 à 800 kilomètres des côtes kenyanes : l'arraisonnement du pétrolier saoudien *Sirius Star*, chargé de 2 millions de barils de pétrole brut. Conduit devant le port d'Harardhere où il fut ancré jusqu'en janvier 2009, il ne fut libéré que

contre le versement d'une rançon de 3 millions de dollars. Il demeure le plus grand navire jamais détourné à ce jour avec *Samho Dream,* arraisonné en avril 2010.

Depuis ces spectaculaires attaques, les pirates somaliens ont rivalisé d'audace en continuant de s'attaquer à des navires évoluant de plus en plus loin des côtes somaliennes. Malgré les efforts des diverses marines étrangères présentes dans la région, des entreprises privées chargées de la sécurité des navires, ou de ceux, nettement plus problématiques, des Etats ou pseudo-Etats de la région, le phénomène criminel ne fait que perdurer en s'amplifiant.

Pas de zone risque zéro

A la fin du siècle dernier, c'est l'Asie du Sud-Est et en particulier le détroit de Malacca qui fut la première zone infestée par les pirates. Dès 1992, le Bureau maritime international mit en place un Centre d'information sur la piraterie à Kuala Lumpur, mais c'est un grave incident survenu sept ans plus tard qui mobilisa tous les Etats de la région : En 1999, le cargo panaméen *Alondra Rainbow* est attaqué dans le détroit de Malacca. Dix-sept membres de son équipage sont laissés à la dérive durant dix-sept jours sur un canot de sauvetage, avant d'être récupérés par un navire de pêche thaïlandais. Il faudra pourtant attendre 2006 pour qu'un texte organise la lutte contre la piraterie dans cette partie du monde. Il s'agit de l'Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le vol à main armée contre les navires en Asie (ReCAAP[13]) entré en vigueur en septembre 2006. Il y avait urgence : quatre-vingt mille navires empruntaient cette route et les spécificités régionales – en particulier les attaques depuis la terre ferme que la Convention de Montego Bay ne concernait pas – imposaient d'agir aux Etats de la région[14].

Il n'y a pas de mystères : les points de faiblesse des routes maritimes demeurent les passages obligés qui connaissent un trafic très dense et en particulier les détroits. C'est d'ailleurs ainsi qu'est née l'assurance maritime à Gênes au XIV^{e} siècle. Pour se rendre de l'océan Pacifique à l'océan Indien, les routes passant par les détroits de Malacca, de Singapour, de la Sonde et

de Lonbok sont les plus courtes. Mesurant à peine trois kilomètres de large dans sa partie la plus étroite, le détroit de Malacca, situé entre l'Indonésie et la péninsule malaise, est aussi l'un des passages les plus dangereux du monde. Constellée de récifs et de bancs de sable, sa géographie oblige les navires à naviguer à petite vitesse… et facilite grandement les attaques des pirates, surtout indonésiens. Mais que l'on ne s'y trompe pas : dans les années 2000 à 2005, période réputée particulièrement chaude, si les attaques ont semblé importantes (de 26 à 64 par an), elles ne touchaient que 0,04 % à 0,11 % des navires empruntant cette route15.

Aujourd'hui, aucune zone de la planète n'à échappe vraiment la piraterie. Partie de la Corne de l'Afrique elle affecte en premier lieu le golfe d'Aden et l'océan Indien où le phénomène atteint des records très exceptionnels. Elle concerne toujours l'Asie du Sud-Est, mais dans des proportions moindres, et bien d'autres régions : le sous-continent indien, le golfe Arabo-Persique, l'Amérique latine (Equateur, Costa-Rica, Pérou, mer des Caraïbes) et le golfe de Guinée (Nigeria, Cameroun, Guinée, Bénin) qui connaît un développement très sensible depuis 2011.

On vole tout à bord des navires qui fréquentent ces zones à risque : le stock de containers, des bidons d'huile, du bétail, du pétrole, des voitures. Et les bateaux eux-mêmes, bien sûr, sans oublier les équipages dont les pirates n'ignorent pas la valeur de monnaie d'échange pour obtenir de substantielles rançons. Et le tout se négocie à l'abri, dans les rares régions sans Etat. Car c'est une donnée essentielle du problème : les pirates peuvent bien commettre leurs forfaits en haute mer, ils ont besoin de bases à terre. Il convient donc qu'ils en trouvent qui soient hors de portée d'une action militaire de l'autorité politique… C'est-à-dire dans des pays où la puissance publique est déliquescente. Comme la Somalie.

La Somalie, d'un cauchemar à l'autre

La piraterie qui sévit aujourd'hui au large de ce pays n'a plus rien à voir avec celle du passé. Les Barbe-Noire, Henry Morgan et autres Masson ne survivent que dans les récits imaginés par Hergé *(Rackham le Rouge)* ou Hollywood. Les pirates somaliens ont beau conduire des actions dévastatrices et être commandités par des chefs de guerre mal identifiés

mais désormais richissimes, ce sont pour nombre d'entre eux d'abord de pauvres pêcheurs, cultivateurs ou chauffeurs de taxi qui n'agissent pas pour une cause politique mais luttent pour survivre dans un pays anéanti régulièrement par la famine, dévasté par la guerre civile et les luttes claniques**.** Comme le soulignait Gilles Lapouge en 1987, « le pirate nous paraît plus radical et sa révolte plus désespérée [que les révolutionnaires]. Elle est celle d'un cœur désolé et qui n'attend rien. Même sa mort, le pirate n'a pas la vanité de lui donner du sens. Il se saisit de l'échiquier, il le brise en mille morceaux mais l'idée ne l'effleure pas d'en refaire un autre. Ce dédain, cette ardeur désenchantée indiquent déjà qu'il braque son tromblon sur une cible située au-delà des figures provisoires du monde, par exemple dans la direction de Dieu. Il se retire du jeu des hommes et s'il continue à manier des pions, il n'en proposera les règles à personne sauf à ses camarades réprouvés16 ».

Comment en effet survivre avec moins de 2 dollars par personne et par jour ? La somme dérisoire, selon la Banque mondiale, avec laquelle les quelque 9 millions de Somaliens doivent tenter de vivre. Avec une espérance de vie inférieure à cinquante ans, touchés en permanence par de longues périodes de sécheresse, ils sont pour la plupart tributaires de l'assistance humanitaire internationale. A l'été 2011, une nouvelle fois la Corne de l'Afrique s'est trouvée frappée de plein fouet par la sécheresse. Une sécheresse tristement historique, la pire depuis soixante ans.

Sans avoir pu bénéficier de pluies ces dernières années, Kenya, Ethiopie, Somalie, Erythrée, Ouganda, sont durement atteints par la famine. Mais, une fois encore, la Somalie en proie à la guerre civile depuis 1990 n'a aucun moyen pour faire face à une situation sans précédent. Plus de 900 000 déplacés, dont 500 000 enfants de moins de cinq ans. Poussés par la famine, 100 000 personnes ont quitté leurs maigres biens entre juin et juillet 2011 et convergé vers les portes de la capitale, Mogadiscio. Selon le HCR, environ un millier de personnes arrivaient ainsi quotidiennement dans la capitale. D'autres milliers de Somaliens démunis se sont dirigés vers les camps frontaliers de Djibouti, du Kenya ou d'Ethiopie. Un pont aérien a été mis sur pied en juillet pour acheminer l'aide du Programme alimentaire mondial (PAM), tandis que les combats se poursuivaient à Mogadiscio, entre les forces de l'Amisom, la force de l'Union africaine, et les islamistes

insurgés Chebab. Avant que ces derniers quittent finalement la ville, pour se réfugier plus au sud. Même dans les zones les plus riches, les récoltes étaient inférieures de 50 % à la moyenne17. Pour noircir encore le tableau, s'il en était besoin, la FAO (Organisation pour l'agriculture et l'alimentation des Nations unies) relève que les prix des produits alimentaires ont augmenté en Somalie de 270 % en à peine un an. Car les hedge funds n'ont pas hésité depuis la crise de 2007 à spéculer sur les matières premières agricoles. Mais l'aide fournie par le PAM est en butte à des attaques incessantes en mer comme sur terre. Toute la contradiction de cette situation est là. De nombreux Somaliens ont besoin de cette aide pour survivre, mais des pirates somaliens s'en prennent aux bateaux qui l'acheminent, comme ce fut le cas en avril 2008 avec la prise d'un navire libanais, le *Sea Horse*. A tel point que, depuis décembre 2008, des accompagnements armés rapprochés ont dû être mis sur pied, sous l'égide de l'OTAN et de l'Union européenne, pour que les vivres arrivent à bon port18. Depuis lors, aucune attaque perpétrée contre un navire du PAM n'a été couronnée de succès. Restent les pirates somaliens, qui s'attaquent à d'autres proies.

Ce n'est pas la première fois que cette zone de l'océan Indien se retrouve être le théâtre privilégié des pirates. « Dès la deuxième partie du XVII^e^ siècle, un certain nombre d'aventuriers se dirigèrent vers l'océan Indien et la mer Rouge, rappelle l'archéologue Jean-Pierre Moreau19. Ils se lancèrent à l'assaut des bâtiments appartenant aux différentes compagnies de commerce, aux trafiquants arabo-indiens et aux navires indigènes. L'absence d'un Etat suffisamment fort pour imposer sa loi sur la mer, l'étendue infinie de ces contrées océaniques, les nombreuses opportunités de faire des prises lucratives (or, pierres précieuses, épices, soieries, etc.), la longueur de côtes (…) et la facilité avec laquelle on pouvait se ravitailler auprès d'indigènes coopérants, (…) sont autant de facteurs qui ont renforcé cette migration. » Quatre siècles après, le pétrole a remplacé les épices, mais la piraterie qui sévit dans le golfe d'Aden, l'océan Indien et tout particulièrement le long des côtes somaliennes redonne la plus vive actualité à ces propos. D'aucuns établissent d'ailleurs un parallèle pertinent entre l'apparition de la piraterie en plein essor du commerce maritime, fer de lance du capitalisme du XVIII^e^ siècle, et ces nouveaux forbans

resurgissant avec la mondialisation et l'hyperconsommation, apanage de notre XXIe siècle. Tels « ces allée et venues de l'histoire à l'en dehors de l'histoire, qui selon Gilles Lapouge scandent l'épopée du peuple de la mer[20] ».

On le voit, l'enjeu de la lutte contre la piraterie dans cette région de l'océan Indien est considérable. D'abord parce que c'est une des zones maritimes les plus fréquentées de la planète, voie obligée des échanges commerciaux en forte expansion entre l'est et l'ouest. Parce que ensuite le pays de non-droit qu'est la Somalie tolère toutes les exactions, d'où qu'elles viennent. Enfin parce que cette menace cruciale pour le commerce international a suscité une alliance inattendue entre la plupart des nations dont les navires sillonnent l'océan Indien, y compris la Chine et même l'Iran. Aujourd'hui, très officiellement, quarante-cinq pays et sept organisations internationales[21] coordonnent leurs actions contre la montée des pirates somaliens. Y aura-t-il vraiment des gagnants dans cette lutte inégale ?

PREMIÈRE PARTIE

LUTTE POUR LA VIE

CHAPITRE 1

Le pillage industriel des ressources

Mais comment en sont-ils arrivés là ? Comment Youssouf Mohamed Ahmed s'est-il retrouvé à tout juste dix-sept ans coaccusé, avec cinq autres Somaliens, d'association de malfaiteurs, de vol, d'enlèvement, de séquestration et de prise d'otages, à l'occasion du détournement du yacht français *Carré d'As IV*, en septembre 2008 ? Après avoir passé sa courte vie au sein d'un village de pêcheurs, vivant dans une hutte construite avec des feuilles de palmier, des morceaux de plastique et de carton, le voici en détention depuis le 25 septembre 2008 à la prison de Fresnes en région parisienne, et renvoyé devant la cour d'assises des mineurs de Paris. Pêcheur depuis l'âge de treize ans, sans avoir jamais été scolarisé, il explique qu'il ne gagnait qu'un dollar et demi par jour. Comment dans ces conditions nourrir sa mère, malade, et ses vingt-deux demi-frères et sœurs, dont il avait la charge après les morts successives de ses père et beau-père[22] ?

Et que dire des six Somaliens, tous originaires de Garowe, un village de pêcheurs du Puntland, mis en examen pour participation à l'affaire du *Ponant* en avril 2008 ? Parmi eux, Ismaël Ali Samatar s'entend reprocher le détournement du navire, ainsi que, comme les cinq autres, les délits d'arrestation, séquestration, prise d'otages, et vol en bande organisée[23]. Pour la plupart chauffeurs, pêcheurs de langoustes ou même livreur de khat, la substance hallucinogène dont la consommation est tolérée en Somalie, ils gagnaient 100 à 150 dollars par mois, trop peu pour nourrir une famille, même en Somalie.

Une zone maritime sans protection

Ont-ils fait partie des Somaliens vivant essentiellement de la pêche, qui ont vu leurs revenus baisser de façon considérable depuis quelques années, en raison d'incursions étrangères dans les eaux territoriales somaliennes ou à leurs abords ? Des déversements de déchets hautement toxiques et des dégazages sauvages opérés par des navires européens ou asiatiques ont totalement perturbé la pêche côtière. Et le tsunami de 2005 a encore aggravé la situation en dévastant la côte du Puntland, ramenant tous ces détritus vers les rivages et révélant l'ampleur des dégâts. De plus, de nombreux chalutiers industriels étrangers venus lancer leurs filets au large des eaux somaliennes ont constitué une concurrence quasi déloyale pour les pêcheurs locaux pour lesquels les ressources de la mer restent le seul moyen de subsistance.

La plupart des spécialistes de la Corne de l'Afrique s'accordent à reconnaître que ces événements sont en grande partie à l'origine de la piraterie maritime de cette région. L'ancien ministre Jack Lang, professeur de droit international et chargé de mission pour l'ONU, soulignait dès l'introduction de son rapport, fin 2010, que « le développement à grande échelle de la piraterie au large de la Somalie trouverait l'une de ses origines dans la nécessité pour la population somalienne de protéger ses eaux territoriales et ses ressources halieutiques contre la pêche illégale, le dégazage sauvage de navires étrangers et le déversement de déchets toxiques24 ». Dès 1997, une mission d'évaluation, conduite elle aussi sous l'égide de l'ONU, tirait le signal d'alarme contre de tels procédés et recommandait le recours à une surveillance accrue des eaux territoriales. Mais la faillite de l'Etat depuis près de vingt ans empêche la Somalie de protéger les richesses de son territoire maritime et de lutter contre ces pratiques25.

« Un véritable pillage des ressources halieutiques ». De nombreux observateurs n'hésitent pas à recourir à ces termes définitifs pour parler de la situation maritime somalienne. Il faut dire que les eaux particulièrement poissonneuses au large du pays ont attiré de nombreuses entreprises en provenance d'Asie ou d'Europe qui organisent des campagnes de pêche très fructueuses dans la zone économique exclusive (ZEE) somalienne. Cette zone, définie en 1982 par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, est « située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci »

jusqu'à 200 milles marins des côtes et est assujettie à la législation de chaque Etat côtier. Charge à chacun d'y agir et légiférer puisqu'il y « dispose de droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles26 ». A chaque Etat côtier aussi de fixer le volume des prises acceptables, de contrôler et si besoin d'arraisonner, voire de saisir tout bateau qui viendrait à enfreindre ses règles. Mais en même temps, l'article 62 de la Convention recommande que si l'Etat côtier n'a pas la capacité d'exploiter de façon optimale les ressources de sa ZEE, « il autorise d'autres Etats, par voie d'accords ou d'autres arrangements (…) à exploiter le reliquat du volume admissible ».

On voit aussitôt poindre le problème auquel ont été confrontés nombre de pays en voie de développement incapables ni d'exploiter au mieux, ni de contrôler leur zone maritime. Et certains pays développés en ont profité pour passer des accords avec eux afin que leur flotte commerciale puisse venir pêcher dans ces ZEE insuffisamment exploitées, avec en contrepartie des compensations financières. « Ont-ils contribué pour autant au développement des pêches locales et permis aux populations de sortir du cercle infernal de la pauvreté et de la malnutrition ? demande Jean Chaussade, directeur de recherche émérite au CNRS27. Hélas non. En dehors de quelques cas de coopération réussie, force est de reconnaître qu'il n'y a guère eu de redistribution de "royalties" aux populations maritimes. C'est souvent même le contraire qui s'est produit. Tout en poursuivant leurs activités de pêches traditionnelles, celles-ci ont constaté une baisse continuelle de leurs prises qu'ils ont attribuée à "l'écrémage" qu'effectuaient les flottilles étrangères au large de leurs côtes. » Jean Chaussade donne l'exemple des pêcheurs de Madagascar qui ont vu leurs récoltes de crevettes baisser dangereusement avec l'afflux des chalutiers venus d'Europe ou du Japon, ce qui a entraîné une hausse importante du prix de vente sur le marché malgache au détriment de la consommation locale. Que dire alors de la Somalie qui, depuis la chute du régime de Mohamed Siad Barré en 1991, est dans l'incapacité d'établir et de faire respecter quelque réglementation maritime que ce soit ?

Une surpêche étrangère souvent illégale

Comment un Etat failli pourrait-il en effet protéger ses 3 300 kilomètres de côtes ? Toutes les institutions internationales s'accordent à le reconnaître depuis plusieurs années, cette carence est pour une bonne part à l'origine du développement de la piraterie somalienne. Le Groupe de contrôle sur la Somalie au Conseil de sécurité de l'ONU constatait en novembre 2008 : « Au cours des dix-huit dernières années de conflit et en l'absence d'un gouvernement central effectif, l'écologie et l'économie de ces zones ont pâti d'années de surpêche illégale par des navires étrangers et de déversement de déchets toxiques dans les eaux territoriales somaliennes. Une situation économique désastreuse, liée directement ou non à ces facteurs, et un ressentiment contre l'exploitation par les pays étrangers des ressources maritimes de la Somalie, non seulement motivent de nombreux pirates, mais servent également à légitimer leurs activités aux yeux de leurs communautés28. » Reconnue comme un facteur déclenchant de la piraterie maritime, cette razzia des zones de pêche « est le début de l'engrenage, explique l'un des spécialistes du sujet, le vice-amiral Laurent Merer29. Ce pillage est la conséquence de l'absence de surveillance et de répression liée à la décomposition de l'Etat somalien, incapable d'assurer la police et de faire respecter le droit ».

Deux ans après, rien n'avait bougé. En mai 2010, lors de la discussion du projet de loi concernant la piraterie, le sénateur Yves Pozzo di Borgo (Union centriste) déclarait : « Des milliers de chalutiers européens – mais pas seulement européens – ont profité de cette souveraineté altérée pour se livrer à la pêche au thon massive et lucrative au large des côtes du nord de la Somalie. A partir de 1991, plus de mille bateaux ont pêché illégalement dans les eaux somaliennes, jusqu'à ce que l'aggravation de la piraterie freine ce pillage à partir de 200630. »

Selon les règles internationales en effet, certains pays, et en particulier ceux de l'Union européenne, ont acheté le droit de pêcher dans la zone des 200 milles au-delà des côtes somaliennes. Et l'UE a ensuite vendu à prix réduit les licences à ses pêcheurs, français, italiens et espagnols pour la plupart. Pour autant la population somalienne ne voit toujours pas la couleur de cet argent, qui reste le plus souvent dans les poches d'intermédiaires ou de dirigeants corrompus. L'association écologique

Germanwatch31 évoque une politique de pêche ratée, qui « subventionne l'aggravation de la pauvreté au lieu de lutter contre elle ». Car un chalutier moderne pêche en un jour autant, sinon davantage, que le petit bateau d'un pêcheur local en dix ans. En compétition avec les thoniers européens, des navires battant pavillons de Taïwan, d'Egypte, de Chine, du Japon, de Corée du Sud, du Yémen ou du Kenya sont aussi venus envahir les eaux de la ZEE somalienne. Illégalement pour nombre d'entre eux, et en toute impunité souvent, grâce à un système de vente irrégulière de licences de pêche par des autorités instaurées localement. Voire, le plus souvent, sans aucune autorisation du tout.

Face à cette concurrence aussi illégale qu'inégale, la plupart des pêcheurs somaliens, aux moyens très restreints, se sont retrouvés quasiment privés de leur moyen de subsistance. En 2009, le ministre des Pêches du Puntland, Mohamed Farah Aden, dénonçait la situation : « De plus en plus de pêcheurs du Puntland viennent nous voir pour se plaindre des navires étrangers qui détruisent leurs filets et leur refusent l'accès aux zones de pêche32. » En conséquence, de nombreux pêcheurs, comme ceux de la coopérative de pêche de Bosasso, capitale commerciale du Puntland, au nord du pays, se sont retrouvés désœuvrés, beaucoup ayant peur d'y risquer leur vie : « Parfois, on nous prend pour des pirates, ou alors les gros navires de pêche foncent sur nos bateaux ou coupent nos filets. »

CHAPITRE 2

La Somalie, dépotoir du monde

Double peine, ni plus ni moins. A côté du pillage de ses ressources halieutiques, la Somalie endure aussi depuis des années le déversement illégal de déchets hautement toxiques qui polluent tragiquement une grande partie de ses eaux territoriales. L'arrivée de nouvelles normes environnementales dans les pays occidentaux au cours des années 1980 a en effet entraîné un problème crucial pour nombre d'entreprises de l'industrie chimique : que faire des déchets dangereux conservés jusque-là localement ? Où aller décharger à l'avenir boues industrielles, solvants, peintures, pesticides, rebuts pharmaceutiques, voire déchets nucléaires ? La solution est simple : il suffit de profiter de l'absence de contrôle des côtes somaliennes – comme de celles d'autres pays africains tout aussi vulnérables – pour aller y déverser sauvagement tous ces rebuts pour le moins encombrants, et le tout pour un prix défiant toute concurrence. C'est ainsi que les eaux somaliennes sont devenues un véritable dépotoir hautement toxique.

Des rejets dangereux et polluants

Cette situation ne date pas d'hier et elle a été dénoncée très officiellement par la communauté internationale. Dès 1988, le Conseil des ministres de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) s'indignait dans une résolution des déversements de déchets toxiques sur le continent africain, qu'il considérait comme « un crime contre l'Afrique et les populations africaines[33] ». L'Assemblée générale de l'ONU[34] lui emboîtait aussitôt le pas, initiant la Convention de Bâle de 1989 signée par 170 pays pour régir

le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination[35]. Puis la Convention de Bamako de 1991, ouverte à tous les Etats de l'OUA, réglementait spécifiquement le trafic illicite de déchets dangereux vers les pays africains[36]. Elle précisait en particulier : « Lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux est considéré comme trafic illicite par suite du comportement de l'importateur ou de l'éliminateur, l'Etat d'importation veille à ce que les déchets dangereux en question soient renvoyés à l'exportateur par l'importateur et que des poursuites judiciaires soient engagées contre le ou les contrevenants, conformément aux dispositions de la présente Convention. » Mais il n'est pas difficile d'imaginer que cette Convention est restée lettre morte dans les pays où l'Etat d'importation est totalement déliquescent, comme c'est le cas en Somalie, bien que son ministre d'Etat aux Affaires étrangères, Abdullahi Sheikh Ismail, l'ait signée le 1er juin 1991 .

Avec le tsunami de 2005 qui a gravement touché la région nord du Puntland, il n'a plus été possible de nier les faits. De nombreux pêcheurs y ont perdu leurs embarcations, les côtes ont été dévastées, mais surtout des centaines de barils toxiques, immergés illégalement depuis des années en haute mer, sont venus s'échouer sur le rivage, ballottés par les flots et laissant fuir pour la plupart leur contenu. Les dégâts causés sur la population ont été effroyables. Dans les premiers jours qui ont suivi, on a déploré plusieurs décès suspects et des maladies inhabituelles se sont déclarées parmi la population. Des enquêtes ultérieures ont montré très clairement que les fûts incriminés provenaient de cargaisons larguées au large du pays par des navires en provenance de pays occidentaux, européens pour une bonne part. « Les gens ont commencé à présenter des symptômes d'irradiation, témoigne le journaliste Johann Hari dans l'*Huffington Post*[37], et plus de 300 personnes sont mortes. » Ahmedou Ould-Abdallah, le représentant des Nations unies en Somalie, lui a déclaré : « Quelqu'un rejette des matériaux nucléaires ici. Il y a aussi du plomb, des métaux lourds comme le cadmium et le mercure. »

Le réalisateur Paul Moreira a également décortiqué dans son film documentaire *Toxic Somalia*[38] cette invraisemblable affaire. A l'hôpital de Mogadiscio, il n'a pu que constater les séquelles subsistant six ans après le tsunami, en particulier les malformations d'enfants touchant l'appareil uro-

génital, et des maladies de peau et des yeux. Selon la responsable du service, le nombre de cas a été multiplié par trois en vingt ans.

Le sujet n'est pas nouveau. Il a défrayé la chronique italienne depuis l'assassinat en Somalie, le 20 mars 1994, de la journaliste de la RAI Ilaria Alpi et du cameraman Miran Hrovatin, qui enquêtaient avec pugnacité sur ce thème. La jeune femme avait notamment établi que ces fûts provenaient d'un trafic organisé par des hommes d'affaires italiens, complices du chef de l'Etat somalien de l'époque, Ali Mahdi. Après leurs décès, des journalistes de la RAI, de *Panorama* et de *Famiglia Cristiana* ont repris l'enquête et découvert une opération croisée entre trafic d'armes et trafic de déchets toxiques. La société italienne Somali High Sea Shipping Company (SHIFCO), qu'avait approchée Ilaria Alpi pour un dernier entretien enregistré à Bossaso, fournit en armes les miliciens d'Ali Mahdi, qui en contrepartie accepte que les déchets industriels dangereux soient immergés au large des côtes de son pays. Paul Moreira a aussi rencontré plusieurs des protagonistes de ces trafics, dont les témoignages sont proprement glaçants. L'un des personnages déclare ainsi : « Si les bateaux transportent des fûts, ils les jettent en mer, où est le problème ? » Un autre ajoute : « C'est seulement un business. La vie humaine ? Aucune importance ! » Et que dire de celui qui déclare : « Les nègres, les déchets, ils les prennent et ils les mangent ! »

Sans conteste la mafia a bien pris la main sur ce nouveau marché des résidus toxiques. « On estime qu'aujourd'hui, 25 % de l'activité des grandes mafias se concentrent sur le trafic de déchets industriels, affirme le lieutenant-colonel Jean-Louis Monteil, de l'Office central de lutte aux atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP)39. En France, le recyclage d'une tonne de déchets coûte 400 euros la tonne – s'il s'agit d'amiante par exemple – mais peut grimper à près de 2 000 euros pour certains liquides, alors que pour 10 euros on peut transporter ces déchets en Afrique, et advienne que pourra !

Un trafic de déchets chimiques

Les entreprises qui refusent de payer le prix fort pour éliminer légalement les détritus qu'elles produisent, c'est-à-dire pour leur stockage ou leur

recyclage, se tournent vers cette nouvelle mafia spécialisée qui se charge de les exporter vers le tiers-monde, leur procurant de confortables économies dont les populations des pays émergents font les frais. Selon l'OCLAESP, plus de 10 % du fret maritime seraient composés de déchets dangereux et interdits à l'exportation. Mais cet organisme doit bien souvent se contenter de faire ce triste constat, par manque de moyens, puisque depuis 2004 il compte généreusement cinquante-cinq gendarmes, en charge également des enquêtes sur le médicament Médiator, les algues vertes ou le dopage. Alors les déchets toxiques déversés illégalement à l'autre bout de la planète… En fait, l'office s'intéresse depuis à peine plus de trois ans au trafic transfrontalier de déchets, « qui peut rapporter beaucoup d'argent pour des peines minimes » : en France, le trafic illicite de déchets est sanctionné par deux ans de prison et 75 000 euros d'amende, mais la peine peut s'élever jusqu'à sept ans et 300 000 euros en cas de constitution de « bande organisée ». L'office a relevé environ sept cents faits relatifs aux déchets en 201040. « Chaque année, l'UE produit 1,5 milliard de tonnes de déchets, en augmentation de 2 % par an, dont 300 millions de tonnes doivent être recyclées ou détruites, aussi le problème va se poser encore longtemps », rappelait déjà en 2008 le colonel de gendarmerie Thierry Bourret, chef de l'OCLAESP41. La même année, Ahmedou Ould Abdallah, envoyé spécial de l'ONU pour la Somalie, tirait une fois encore la sonnette d'alarme en affirmant : « Je suis convaincu qu'il y a un trafic de déchets chimiques et probablement nucléaires. Il n'y a aucun contrôle gouvernemental et bien peu de personnes avec une exigence morale élevée. »

Pour Paul Moreira, aucun doute n'est possible après son enquête : la piraterie est née aussi de cette incapacité des Somaliens à poursuivre leur activité de pêche le long de leurs côtes. « Il y a deux types de pirates, affirmait, en conclusion de son reportage, Ali, membre du conseil de la ville côtière d'Hobbyo. Ceux qui attaquent les navires et ceux qui vident nos mers du poisson et déversent des déchets toxiques. » La plupart des spécialistes de la Somalie soulignent d'ailleurs que la piraterie s'est nettement accélérée après le tsunami.

CHAPITRE 3

Une économie de la pêche bouleversée

Il est midi dans le port de Victoria, la capitale de l'archipel des Seychelles. En ce jour d'octobre 2009, deux thoniers de l'armement Saupiquet, basé à Concarneau (Finistère), le *Drennec* et son sistership le *Glénan* (le navire avec lequel il vogue en tandem) prennent la mer pour trente-cinq nouveaux jours de mer. Sur le pont du *Drennec*, tout le monde s'active et l'on ne sent pas d'anxiété particulière parmi l'équipage de neuf Bretons fraîchement arrivés de Concarneau et quatorze Africains recrutés sur place. Pourtant, le navire vient d'essuyer une attaque de pirates somaliens, alors qu'il naviguait en binôme avec le *Glénan*, à 195 milles nautiques au nord des Seychelles. Mais aujourd'hui, les marins-pêcheurs se sentent rassurés par la présence des quatre commandos de la marine nationale embarqués à bord, dont l'intervention efficace avait permis de repousser l'offensive, neuf jours auparavant. Tout s'était passé très vite.

Dans le collimateur des pirates

Malgré une attention de tous les instants, l'équipage n'avait pu repérer qu'au dernier moment sur le radar les trois petites vedettes de 4 mètres de long qui fonçaient droit sur eux. Les marins des deux thoniers s'étaient aussitôt mis en sécurité, hors d'atteinte des tirs, tandis que les fusiliers-marins tiraient des coups de semonce en l'air, puis devant l'étrave des skiffs agresseurs. Les assaillants ouvrant le feu avec des kalachnikovs, ils les avaient ensuite visés directement. Après trois tentatives infructueuses, les pirates avaient cessé le combat et pris la fuite, pour aller se réfugier dans

leur bateau-mère, le *Win-Far*, un ex-palangrier asiatique. Aussitôt pris en chasse par l'un des garde-côtes des Seychelles, le bateau-mère était arraisonné peu de temps après sans tarder42.

Durant la période de pêche, la menace d'une agression est une compagne de tous les instants à bord des thoniers. Trois jours après l'attaque du *Drennec* et du *Glénan*, c'était au tour de deux autres thoniers senneurs concarnois, de l'armement Saupiquet, le *Via Mistral* et le *Via Avenir*, de se retrouver dans le viseur des pirates. Encore une fois la présence militaire à bord permit de les tirer tous deux de ce mauvais pas, en faisant fuir les assaillants.

A nouveau, le *Drennec* et son sistership le *Glénan* vont quitter le port pour reprendre la mer. Sur le pont, de grosses boules bleues parsèment certaines parties du pont. Ce sont des bouées GPS, qui témoignent des hautes technologies employées pour pêcher le thon albacore. Dans une zone poissonneuse le thonier largue des radeaux auxquels ces bouées sont amarrées. Les poissons viennent s'abriter sous les engins flottants, exactement comme ils le feraient sous un tronc d'arbre emporté par les flots. Le courant et les vents font dériver l'ensemble, et les poissons avec eux. Ce sont des pêcheurs japonais qui ont découvert dans les années 1970 cette étonnante caractéristique du thon albacore : il se rassemble sous les objets flottants, au fil de ses longues migrations océaniques. Personne ne sait vraiment ce qu'il y trouve : des crevettes ? D'autres poissons dont il se nourrit ? Toujours est-il qu'avec un peu de chance, et surtout avec son flair, le patron pêcheur peut trouver du poisson sous ces équipements dérivants, plusieurs semaines après les avoir largués.

Au top de la technologie

Lorsqu'un nouveau banc de poissons est repéré, le thonier met à l'eau une grosse annexe puissamment motorisée, le « skiff », qui va décrire une courbe en tirant derrière elle un très long filet, la « senne » (coût : 500 000 euros). Avec ses 1 500 mètres de long, la senne va envelopper le banc, puis elle sera refermée par le fond, comme une nasse. Le tout sera remonté par un mât de charge et ensuite vidé dans le navire. Le poisson est ensuite congelé dans des bains de saumure à – 18 °C, puis stocké à bord à –

40 °C jusqu'à livraison à la conserverie. L'utilisation de la senne, une technique d'encerclement, qui s'inspire d'une méthode pratiquée par les Egyptiens vers 2500 avant J.-C., classe ces deux bateaux dans la catégorie des « senneurs ».

Comme tous les thoniers senneurs français ou espagnols en campagne dans les eaux poissonneuses de l'océan Indien, le *Drennec* et le *Glénan* sont de beaux navires imposants, qui mesurent 84 mètres et déplacent 2 500 tonnes. Une capacité qui a explosé en quarante ans, bien loin des 150 à 200 tonnes qui étaient la règle dans les années 1970, et même des 1 000 à 1 200 tonnes qui devinrent la norme à l'orée du nouveau siècle. Ce changement de taille leur a permis de faire des économies d'échelle importantes. Un professionnel reconnu soulignait déjà en 1990 que le nombre d'hommes embarqués était resté le même sur les grands thoniers (environ dix-huit), que sur les petits des années 1970. Et, ajoutait-il, la structure qui était celle d'une PME avec un fonctionnement artisanal est devenue « celle d'un oligopole entre les mains des acteurs les plus compétitifs[43] ». Une pêche considérée comme industrielle donc.

Mais les entrepreneurs d'aujourd'hui n'aiment pas ce qualificatif qu'ils considèrent péjoratif, lui préférant celui de « pêche lointaine », et regrettent d'être « systématiquement associés à la notion de surpêche, à la pêche incontrôlée, voire à la pêche illégale ». Et ils justifient : « Parce que [ces pêches] sont pratiquées à l'aide de navires de grande taille, propriété d'armements capables de supporter les investissements liés à ce mode d'exploitation et parce que, en conséquence, les tonnages débarqués par ces navires sont importants, le grand public perçoit souvent cette flotte dite "industrielle" comme une flotte surdimensionnée, non contrôlée et privant les flottes locales de leurs ressources. Il est important de comprendre que les dimensions de cette activité ne font que s'accorder aux dimensions des stocks et des écosystèmes exploités. Ces grands navires sont nécessaires pour atteindre et exploiter ces ressources dispersées en haute mer et entrent rarement en compétition avec les flottes côtières[44]. »

Si donc, à en croire les professionnels, ces mastodontes sont indispensables pour pêcher efficacement, comment les petits pêcheurs locaux, avec leurs moyens réduits, pourraient-ils rivaliser ? La seule flottille d'Orthongel, l'organisation française des producteurs de thon congelé,

aligne aujourd'hui treize thoniers senneurs dans l'océan Indien (neuf autres travaillent dans l'océan Atlantique) avec sept cent cinquante marins[45] et annonce une production 2010 de 98 750 tonnes, avec un chiffre d'affaires de 108 millions d'euros. « Un montant redressé par rapport à 2009, selon son président, Yvon Riva, mais qui n'atteint pas la moyenne des dix dernières années[46]. »

Concurrence très sévère

La Somalie ne compte que bien peu de richesses. L'élevage de dromadaires revendus dans toute la péninsule arabique en est une. Mais celle pour laquelle on vient du monde entier fréquenter ses eaux prolifiques n'est autre que le thon, l'un des trois produits de la mer les plus vendus dans le monde avec la crevette et le saumon. Et il figure parmi les dix espèces halieutiques les plus consommées en France. C'est pourquoi deux cent quatre-vingt-deux bateaux français, toutes tailles confondues, investissent les eaux de l'océan Indien. Et ce dans un cadre géré par la Communauté européenne, qui a signé des accords avec les pays riverains, pour pêcher dans leurs zones économiques exclusives. Une organisation intergouvernementale, la commission des thons de l'océan Indien (CTOI), en assure le contrôle[47]. C'est ainsi que, bon an mal an, deux cent dix bateaux liqueurs dont les plus petits dépassent tout juste les 5 mètres côtoient quarante-cinq énormes thoniers senneurs à senne coulissante mesurant de 30 à 84 mètres.

Les bateaux de pêche français étant loin d'être les seuls, la concurrence est sévère. Les marins bretons croisent des concurrents en provenance d'Espagne, d'Iran, de Chine ou du Japon, à l'affût comme eux de trois sortes de thon, le listao, le plus récolté, l'albacore et le patudo. La pêche des thonidés dans l'océan Indien est extrêmement rentable, à tel point que les données chiffrées sont encore mieux protégées par les armateurs que le secret de leurs zones d'action. Ces véritables usines flottantes pourraient extraire chacune de 6 000 à 15 000 tonnes par an[48] de l'océan Indien.

A leurs côtés, des bateaux de pays riverains de l'océan Indien, comme le Yémen, Oman, les Maldives ou le Sri-Lanka, se livrent à une pêche souvent plus artisanale, avec des flottes de palangriers. En tout, officiellement pas

moins de sept mille six cent trente-neuf navires de pêche, relevant de trente-deux pavillons différents, étaient autorisés à y opérer en août 2011 par la CTOI, auprès de laquelle chaque bateau est tenu de s'enregistrer en livrant un descriptif très précis. Ainsi, parmi les cent quatre-vingt-sept senneurs répertoriés, tous pavillons confondus, qui font campagne de pêche dans cet océan, figurent trente-trois espagnols (le plus grand mesure 115 mètres), dont le fameux *Alakrana* basque. Sa taille imposante de 104 mètres ne l'a pas empêché de subir une attaque en 2009, et une autre fin 2011. Mais on trouve aussi dix japonais, treize coréens, treize indonésiens, huit iraniens, huit seychellois et bien d'autres en plus petites quantités.

Ne sont-ils pas trop nombreux à prélever ainsi sans discontinuer les richesses halieutiques ? Le directeur de l'armement Saupiquet et responsable du groupement professionnel Orthongel, Yvon Riva, explique que les zones de pêche changent selon les mois : janvier-février, au sud des Maldives, mars-avril, au nord de Madagascar puis dans le canal de Mozambique, de mai à juillet entre le Kenya et les Seychelles, puis d'août à octobre, au large de la ZEE de Somalie, enfin, entre octobre et décembre, à l'ouest des Seychelles[49]. Et il assure que cette pêche n'est pas prédatrice, que les stocks de thon se reproduisent sans difficulté et que toutes les précautions sont prises pour qu'il en soit ainsi : « Un comité scientifique détermine chaque année les paramètres de la biomasse. Nous ne voyons pas de baisse de la ressource, ni de signe d'épuisement. Le thon se cache bien, il n'est pas facile à pêcher. » Tout n'est pas si rose cependant, si l'on en croit la Commission de l'océan Indien (COI)[50] qui souligne qu' « environ 740 000 tonnes de thon océanique, d'une valeur de 2 à 3 milliards d'euros, sont exploitées tous les ans dans l'océan Indien occidental mais la surexploitation risque d'entraîner une baisse rapide des ressources[51] ».

Des pêcheurs de tous horizons

Les marins-pêcheurs embarqués à bord des thoniers français et espagnols appartiennent à la nationalité du pavillon, mais aussi à de nombreux autres Etats de la région. Leurs emplois sont négociés dans le cadre des accords de pêche, ce qui explique qu'il s'agisse souvent de ressortissants des Etats riverains de l'océan Indien. Mais pas seulement : l'équipage du thonier

espagnol *Alakrana* comptait seize Espagnols, quatre Ghanéens, huit Indonésiens, deux Ivoiriens, deux Malgaches, trois Sénégalais, un Sécheyllois. D'autres marins embarqués localement, généralement au port de Victoria, sur l'île de Mahé (Seychelles), base arrière des thoniers européens dans la région, proviennent du Mozambique ou des Philippines.

Les pêcheurs étrangers travaillant au large de la Somalie ne pêchent en principe que dans les eaux internationales, au-delà de la zone économique exclusive des 200 milles, qui ne pourrait leur être accessible que s'ils avaient signé un accord de pêche avec les autorités somaliennes… ce qui n'est évidemment pas le cas. Ils n'y pêchent donc pas du tout, affirment-ils tous, démentant avec vigueur qu'ils puissent être tentés de fréquenter les eaux somaliennes. Mais quels beaux coups de filet, s'ils y allaient ! La piraterie ayant *de facto* interdit la pêche dans cette zone, les poissons s'y retrouvent en abondance, exactement comme si les eaux somaliennes étaient devenues une réserve naturelle. D'où la tentation d'aller y taquiner le thon, ni vu ni connu…

Cette accusation a-t-elle un fondement ? Certainement pas pour les pêcheurs bretons, qui ne sauraient risquer une telle pratique avec des marins « de l'Etat » à leur bord. Mais ils croient savoir en revanche que les Espagnols, eux… ne se gênent pas ! Accusation gratuite et sans preuve à ce jour, de toute façon invérifiable. Une chose est sûre : à bord des thoniers qui fréquentent l'océan Indien, on voit des équipages venus de tous les pays d'Afrique orientale ou presque, mais pas un seul Somalien. Est-ce bien normal ? Interrogés, les armateurs renvoient vers Bruxelles où se négocient les accords de pêche. Mais il est permis de penser qu'il ne serait pas si sot de prendre contact avec des interlocuteurs locaux et de voir avec eux comment embarquer des Somaliens, qui seraient ainsi soustraits à la piraterie.

Envolée des risques et des coûts

Avec la montée de la piraterie, aller pêcher dans les contrées poissonneuses mais dangereuses de l'océan Indien a un surcoût indéniable. Les équipages des flottilles de pêche industrielle tout d'abord, qui embarquent sur la base du volontariat, touchent un double salaire sur les

zones exposées au risque d'attaque. Et entre les assurances spécifiques, la sécurité du personnel à bord, et les équipements complémentaires, les bateaux de pêche ou les superpétroliers peuvent payer jusqu'à 50 000 dollars par jour pour garantir leur complète sécurité, en fonction de la route empruntée, selon l'International Chamber of Shipping (ICS). En conséquence, nombre de navires ne se couvrent que pour une partie de ces risques mais rarement pour la totalité. En se disant qu'après tout seuls 3 à 4 % des navires sont attaqués52.

Car les assurances doivent en fait couvrir des risques multiples : la cargaison, le corps du navire en cas d'avarie et la responsabilité des affréteurs bien sûr, mais aussi les risques de guerre et le « K & R », Kidnap and Ransom. Un risque dont le prix des polices s'envole avec la recrudescence de la piraterie maritime dans l'océan Indien, l'une des routes les plus fréquentées du monde. Londres, qui domine le marché, considère que la piraterie est incluse dans les « risques ordinaires », mais tous les assureurs ne partagent pas ce point de vue. Depuis 2010 ce risque accru est intégré dans les polices de risques de guerre, avec une prime complémentaire. Comme l'explique Jean de Lavergnolle, du groupe d'assurances de risques exceptionnels Garex53, la piraterie a entraîné une multiplicité de coûts imprévus. L'assurance elle-même d'abord qui, en plus du K & R, comporte une surprime pour chaque transit de l'ordre de 0,1 % à 0,2 % de la valeur assurée du navire. Plusieurs coûts de sécurité ensuite : la formation spécialisée des équipages, l'aménagement des bateaux avec des moyens de défense passive, tels que barbelés et canons à eau, la construction de citadelles où peuvent se réfugier les équipages en cas d'attaque, et les gardes armées, qu'elles soient fournies par l'Etat ou qu'elles soient privées. Et puis, loin d'être négligeable, le coût des sinistres eux-mêmes : les dommages subis par les équipages d'abord, sous forme de blessures, de décès et de détresse psychologique ; les dommages matériels occasionnés aux navires, les mesures de rétorsion pratiquées par les pirates qui n'hésitent pas à mettre le feu, et l'intervention des forces armées ; la détérioration des bateaux qui sont parfois détenus de longs mois sans aucun entretien et sont très vite atteints par la corrosion. Sans omettre le versement de rançons.

Les négociations, menées par des intermédiaires spécialisés, sont de plus en plus âpres. Conclues en trois mois en 2009, elles demandaient en moyenne cinq mois en 2010. Et le délai s'est accru largement en 2011. Les spécialistes plutôt pessimistes parlent de hausse des coûts à venir, ce d'autant plus que les liens avec le terrorisme restent flous. Dans ce cadre, l'Office of Foreign Assets Control (OFAC), un organisme dépendant du Trésor américain, vérifie les éventuelles connexions entre pirates et terroristes, avant tout versement de rançon.

La perte d'activité est un manque à gagner également à prendre en compte. Selon Bertrand Monnet, professeur et titulaire de la chaire de management des risques criminels à l'Edhec, celle-ci représente 75 % du sinistre. De plus, selon lui, le terrorisme maritime possède ou surcroit un coût macroéconomique. Dès 2009, il soulignait que : « les pirates font monter celui des marchandises acheminées par bateau. Ce coût est acquitté par le consommateur. Et il n'est pas exclu que les pirates fassent monter le prix du baril : chaque jour, dix-sept pétroliers transitent par le golfe d'Aden, soit 7 % de la consommation mondiale54. » Le thon sur notre table risque de devenir plus cher à cause des pirates qui sévissent à l'autre bout de la planète.

CHAPITRE 4

Pêcheurs illicites

Cette fois-là, en s'attaquant aux trois navires de pêche de la même flottille thaïlandaise Prantalay, les pirates ont visé juste. Est-ce un hasard ou est-ce une cible repérée ? Ce 18 avril 2010, à 1 200 milles des côtes somaliennes et à 600 milles de la zone contrôlée par les patrouilles de l'EUNAVFOR et l'OTAN, vingt-cinq pirates s'en prennent à des bateaux qui se livrent à la pêche illégale. On pourrait croire qu'ils veulent ainsi se faire justice eux-mêmes, s'ils ne se trouvaient aussi loin des eaux territoriales de leur pays. Peut-être forts de ce qu'ils considèrent comme leur bon droit, ils demandent d'abord une rançon de 3 millions de dollars pour chacun, puis de 6 et enfin de 9, soit 27 millions de dollars au total[55], au grand dam du propriétaire qui fit très vite valoir qu'à eux trois ils ne valaient pas plus de 600 000 dollars. Mais aucune évaluation pour les soixante-dix-sept membres des trois équipages…

Illégal et amoral

Dix-huit mois après leur capture, en octobre 2011, le bilan est lourd. Les membres de l'équipage de l'un des trois bateaux, le *FV Prantalay 12,* sont toujours retenus au Puntland, enfin « libres », mais sans argent pour rentrer chez eux et avec bien peu d'espoir d'en sortir rapidement. Au cours de leur captivité, sept marins sont morts, certains de maladie ou de mauvais traitements, d'autres tués par les pirates. Les survivants, quatorze Birmans et quatre Thaïlandais, se savent totalement abandonnés. Leur sort semble depuis des mois sorti des préoccupations du propriétaire, la société The Union Frozen Products Co. Ltd[56]. Cette grosse entreprise, dirigée par le Dr

Thongchai Tavannapong et son épouse, possède une flottille de quatorze bateaux spécialisés depuis quinze ans dans la pêche pour la congélation. Elle emploie huit mille cinq cents personnes et s'enorgueillit d'avoir « les deux navires les plus grands et les plus modernes de Thaïlande[57] ». Un semblant de respectabilité qui ne l'empêche pas d'être souvent accusée d'envoyer certains de ses navires pratiquer la pêche illégale. Et le fruit de ce pillage est exporté sous la marque United Fish Products dans tous les coins de la planète. Selon plusieurs observateurs, le *FV Prantalay 12* évoluait sans « aucune licence valide pour pêcher dans l'océan Indien[58] ».

A pêche illégale, attitude amorale ? Certes la société propriétaire des *Prantalay* a joué de malchance. La capture conjointe de trois navires, plus qu'inhabituelle, représente une perte considérable. D'autant plus que dix mois après leur détournement deux des navires, les *Prantalay 11* et *14*, furent perdus à jamais. Utilisés comme bateaux-mères par les pirates, ils durent faire face à la marine indienne qui récupéra les équipages rescapés et envoya les navires par le fond. Quant au troisième, le *Prantalay 12*, pris dans la mousson en juillet 2011, il a rompu ses amarres et gît sur une plage près de Dinowda. C'est dire le désintérêt croissant de l'armateur. C'est dire aussi le désarroi de l'équipage considéré, de toute apparence, comme quantité négligeable, et dorénavant à terre, d'abord à Garacad District au Puntland, puis à Ceel Dhanane. Début août 2011, les quatorze marins birmans ont été relâchés grâce à l'intervention des anciens de Ceel Dhanane qui les ont remis aux autorités du Puntland. Depuis, sans argent ni documents, ils attendent à Garowe une solution pour rentrer chez eux, leur gouvernement se désintéressant de leur sort. Quant aux quatre derniers otages, le capitaine, le chef mécanicien, et deux autres marins, thaïlandais comme leur bateau, ils sont détenus dans un lieu proche de Dinowda et les pirates qui les détiennent ont menacé à la mi-septembre de les exécuter si le propriétaire du bateau ne versait pas de rançon. Mais celui-ci considérant qu'il ne pourra pas récupérer son navire ne souhaite plus négocier. Le gouvernement de son côté ne semble pas bouger tant soit peu[59].

Pendant ce temps, sur l'un de ses sites dédié à ses informations « corporate », la société propriétaire met en avant les nouvelles concernant sa « responsabilité sociale », comme par exemple le prix reçu en 2009 pour avoir, grâce à ses activités de transformation et d'exportation, procuré des

avantages appréciables aux agriculteurs. Mais curieusement, pas un mot concernant les dix-huit marins de l'entreprise, qui le 18 octobre 2011 entamaient leur dix-neuvième mois de détention60.

Une pêche ni déclarée ni réglementée

Le fléau principal des pêcheurs locaux de l'océan Indien et en particulier des Somaliens est sans conteste la prolifération de la pêche illégale. L'OTAN en soulignait l'importance en 2009 : « L'industrie de la pêche a beaucoup souffert ces dix dernières années de la pêche illégale, clandestine et non réglementée, par des navires étrangers dans la région, un phénomène qui a bénéficié de l'incapacité des autorités somaliennes à garantir le respect des réglementations en la matière. Il se peut donc que les réseaux de pirates voulaient, entre autres choses, obtenir réparation des torts causés par la surpêche des navires étrangers61. »

On parle pour la définir de pêche INDNR : illégale non déclarée, non réglementée, ou, en raccourci, de pêche INN. Après de très longues négociations entre 91 pays, l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO) a adopté le 21 novembre 2009 un accord, dit MREP (Mesures du ressort de l'Etat du port), pour « prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée62 ». Le principe en est simple : c'est aux « Etats du port » de prendre en charge le contrôle des navires se livrant à des pratiques illicites, c'est-à-dire aux « pays côtiers où les navires de pêche accostent pour débarquer ou transborder leurs prises, se ravitailler en provisions et en carburant, etc. ».

Pratiquement, les navires étrangers souhaitant accoster doivent demander l'autorisation préalable aux autorités portuaires, en leur fournissant des informations sur leurs activités et les pêches présentes à bord, ce qui doit permettre de détecter à l'avance les contrevenants. Les pays côtiers doivent effectuer aussi des inspections régulières. « L'examen des permis du navire, l'inspection du matériel de pêche et des prises et le contrôle des livres de bord révèlent souvent si un bateau s'est livré à la pêche illicite », précise l'accord. Comme pour tout traité international de ce type, il restait aux quatre-vingt-onze Etats concernés à le signer, puis à le ratifier, c'est-à-dire à

le faire entrer dans le droit national… Un an après, seuls vingt-trois pays l'avaient signé et aucun ne l'avait ratifié, alors que, pour entrer en vigueur, il devait être signé par au moins vingt-cinq Etats63. De plus, ce type de contrôles suppose pour être efficace un corps d'inspecteurs pour les effectuer et des gardes-côtes pour les faire respecter. Sans parler d'une volonté politique forte. Autant de conditions qui font largement défaut, on le sait, à la Somalie.

La pêche illégale croît donc et se multiplie au large de ses côtes, sous différentes formes : pêche sans permis, utilisation d'engins de pêche interdits, non-respect des saisons de pêche ou des zones à accès limité, captures d'espèces illégales ou trop jeunes, transfert de captures en haute mer. Le ministre somalien de la pêche, Mohamed Moalim Hassan, confirme la situation, soulignant qu'aucun navire étranger ne possède aujourd'hui de licence légale émanant du gouvernement provisoire pour jeter ses filets dans les eaux somaliennes. « Ceux qui le font, sont dans l'illégalité64. »

Cette pêche INN coûtait au pays en 2005, selon une étude britannique, une perte annuelle de 94 millions de dollars (73 millions d'euros)65. Au total, toutes formes de pêches licites et illicites confondues, on évoque plus de 300 millions de dollars de thons, crevettes et homards prélevés chaque année. Le journal réunionnais *Le Témoignage* faisait encore le constat fin 2009 que les flottilles des pays côtiers, membres de la Commission de l'océan Indien, ne réalisaient qu'entre 2 % et 4 % des prises selon les années, contre 96 % pour celles d'Europe et d'Asie66.

Pavillon inconnu

Face à ce fléau de la pêche clandestine, la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI), qui régit la pêche au thon dans la partie ouest de l'océan, essaye de répertorier les navires pratiquant la pêche illicite, à partir des informations fournies par les pays côtiers « sur les activités des navires de pêche qui pourraient diminuer l'efficacité des mesures de gestion et de conservation de la CTOI ». Et il ne s'agit pas, loin de là, que de petits bateaux de pêche. La Commission a fait état, lors de sa réunion de juillet 2011, des : « preuves de l'existence d'un grand nombre d'armateurs engagés dans des activités de pêche INN et qui ont changé le pavillon de

leurs navires afin d'éviter de devoir respecter les mesures de conservation et de gestion de la CTOI ». Et elle a affirmé sa détermination à lutter contre cette pêche illicite en forte progression en s'attaquant en priorité « au problème des grands navires se livrant à des activités de pêche INN[67] ». Dorénavant, les navires de pêche qui exercent des activités illégales sont inscrits dans la « liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche illégales, non réglementées et non déclarées dans la zone de la convention », appelée « liste INN ». Mais quand on la consulte, force est de constater que cette liste est assez pauvre. En septembre 2011 elle faisait état de quatre bateaux, tous de pavillon inconnu[68]. L'*Ocean Lion*, battant autrefois pavillon de Guinée-Equatoriale, repéré depuis juin 2005 ; le *Yu Maam Won*, autrefois de pavillon géorgien, répertorié depuis mai 2007 ; le *Gunuar Melyan 21* depuis juin 2008, et le *Hoom Xiang 11*, anciennement pavillon malais, depuis mars 2010. On voit qu'une bonne méthode, semble-t-il, pour glisser entre les mailles du filet consiste à voguer sans pavillon.

Risque faible, grosse rentabilité

Cette pêche INN sévit sur toutes les mers du monde. Un rapport récent du Groupe d'étude ministériel sur la pêche hauturière souligne : « La pêche illicite, non déclarée et non réglementée, est une activité à faible risque et à forte rentabilité. Pour chaque pêcheur illégal appréhendé, un autre fera son apparition. » Prenant l'exemple de l'océan Austral, qui est beaucoup plus surveillé, il ajoute : « Des groupes organisés jouent au chat et à la souris avec les autorités. Les mouvements des bateaux de patrouille sont surveillés par des espions et signalés à la flotte qui agit illégalement. La communication entre navires d'une même flotte est réduite au minimum pour éviter toute détection. Si une interdiction est inévitable, les navires plus vieux et moins utiles sont sacrifiés pour protéger ceux qui sont plus précieux. Des structures propriétaires impliquant plusieurs sociétés-écrans sont utilisées pour conserver les détails relatifs aux équipages et aux autorités. Les instructions opérationnelles destinées à la flotte illégale sont transmises via des sociétés-écrans dont les capitaines de navire ignorent bien souvent qui sont leurs véritables employeurs[69]. »

La pêche illégale industrielle, on le voit, est basée sur une véritable organisation internationale que confirme Gunnar Stølsvik, le chef du bureau national norvégien consultatif contre la pêche INN : « Les activités de pêche INN ne sont pas le fait d'un seul homme. Elles regroupent, en effet, un certain nombre de personnes impliquées dans le financement, le contrôle et l'exécution des opérations de pêche illicite. En outre, cette activité doit disposer d'un réseau de distribution pour écouler le poisson capturé illégalement ainsi que d'une structure propriétaire dans le but de blanchir les recettes70. »

Des marins surexploités

« Ce que l'on sait moins, dénonce également Gunnar Stølsvik, c'est que les opérateurs de navires de pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans certaines parties du monde, exploitent la main-d'œuvre afin de maximiser leurs bénéfices. » Et il cite la position de la France intervenant dans une affaire devant le Tribunal international du droit de la mer en 2000 : « Cette forme de pêche, qui prend souvent la forme de pêche "pirate", va également de pair, à de nombreux égards, avec l'exploitation physique et économique des membres d'équipage et s'apparente à un système d'esclavage. Au cours des trois dernières années, la Marine nationale française est intervenue à plusieurs reprises pour aider des navires en détresse, navires qui étaient mal entretenus et mal gérés par des membres d'équipage non qualifiés, souvent malades, sous-alimentés et vivant dans des conditions d'hygiène parfois indescriptibles. Cette forme d'exploitation humaine est d'autant plus choquante qu'elle est une source de bénéfices considérables et cela justifiera les moyens déployés par la France pour lutter contre cette situation dans les zones relevant de sa juridiction. » Le cas dramatique du *Prantalay* donc n'est qu'un exemple parmi beaucoup d'autres. Le Yémen en particulier reconnaît que la situation est trouble. Selon un rapport de l'IRIN, un service de l'ONU pour la coordination des affaires humanitaires, « Aden dit que certains des bateaux étrangers pratiquant la pêche illégale dans les eaux somaliennes sont détenus par certains de ceux qui patrouillent le long de ses côtes71 ». Une bonne façon pour ce type de pêcheurs de s'assurer d'une protection appréciable.

Tant que la pêche illégale ne sera pas réellement combattue dans les eaux somaliennes, une activité légale demeurera impossible à développer en Somalie, et les pirates auront beau jeu d'en tirer argument pour justifier leurs propres activités tout aussi criminelles. Selon le rapport de Jack Lang pour l'ONU, « le potentiel de croissance des pêcheries [en Somaliland et Puntland] est considérable ». La pêche (vente de licences et activités des pêcheries) pourrait rapporter un montant similaire au total des rançons versées en 2009. Et il précise que lors de la Conférence d'Istanbul (2010), les Nations unies ont estimé que, chaque année, 95 millions de dollars de revenus potentiels d'exportation de produits de la pêche étaient perdus du fait des activités de pêche illégale, non enregistrée et non régulée. Il est évident que pour réduire l'insécurité dans le golfe d'Aden et tout l'ouest de l'océan Indien, il faut aussi s'attaquer de front au problème de la pêche INN qui s'y développe.

On le sait, la Somalie est toujours dans l'incapacité de pratiquer sa propre police maritime et elle ne bénéficie pas de patrouilles comme celles qui sont instaurées par la Commission de l'océan Indien dans le cadre du Plan régional de surveillance des pêches (PRSP) contre la pêche INN, avec le soutien de l'Union européenne72. On peut se demander en conséquence pourquoi les patrouilles armées qui sillonnent toute cette zone n'auraient pas pour mandat temporaire d'arraisonner également tout navire de pêche en situation illicite.

CHAPITRE 5

Quand les victimes deviennent pirates

Surexploitation des eaux de leur zone maritime, pollution toxique effroyable… Face à ces deux fléaux, et sans Etat protecteur, quels pouvaient être les moyens de défense des pêcheurs somaliens ? Comment protéger leur territoire, largement envahi par de nombreux navires de pêche aux méthodes industrielles ? Privés de la protection de gardes-côtes, dépossédés de leur emploi, certains pêcheurs somaliens, jeunes pour la plupart et très souvent originaires de la région du Puntland, ont alors jugé qu'ils devaient faire la police par eux-mêmes. Dans ces conditions, l'idée leur est venue de faire payer une « taxe », sous forme d'amende pour violation des eaux territoriales du pays, à tous les chalutiers y pêchant de façon illégale. Si l'Etat déliquescent ne pouvait pas les protéger, pourquoi ne pas le faire par eux-mêmes ? Puis peu à peu, constatant les revenus que ces opérations leur procuraient, ils en sont venus à s'attaquer aussi aux navires commerciaux, passant ainsi d'une sorte d'autodéfense à de purs actes de piraterie, avec le soutien d'une partie de la population locale.

Des gardes-côtes autoproclamés

Yassim, ancien pêcheur de Garowe, au Puntland, devenu pirate, expliquait très crûment à l'agence Reuters en 2009 : « Personne ne surveillait les mers. On ne pouvait pas pêcher dans de bonnes conditions, parce que les navires qui pêchent illégalement le long des côtes somaliennes détruisaient nos petites embarcations et notre matériel. C'est ça qui nous a forcés à devenir pirates. » C'est ainsi qu'il décrit sa première attaque en 2003 : « On a cerné le navire de nuit avec nos bateaux et on en a pris le

contrôle en pointant nos armes sur lui. » Et si Yassim ne se souvient plus trop de l'origine de ce bateau de pêche « en provenance d'Arabie » qui avait détruit à plusieurs reprises leurs embarcations, il garde présents à l'esprit les dix-huit Yéménites qui en composaient l'équipage. Le pillage des ressources halieutiques de la Somalie a privé les pêcheurs de leurs moyens de subsistance. Comme souvent, c'est cette impasse – inexcusable certes, mais elle existe – qui les a conduits vers la criminalité, rappelle le sénateur centriste Yves Pozzo di Borgo : « Aujourd'hui, on constate que la plupart de ces pirates sont d'anciens pêcheurs, c'est un fait. Et, je crois qu'il est important pour notre pays – le pays des droits de l'homme – que nous puissions avoir le courage de reconnaître cela[73]. »

Les petits potentats locaux ont très vite perçu l'intérêt de cette nouvelle source de revenus inattendue et ont voulu aussitôt y participer. Comme l'explique une étude de l'United States Institute of Peace, « des seigneurs de la guerre locaux ont constitué leurs propres unités de gardes-côtes qui ont commencé à réclamer des taxes et des amendes aux bateaux qu'ils parvenaient à arraisonner[74] ». Et ces agissements se sont peu à peu transformés en piraterie organisée. « La piraterie est, par conséquent, une activité très lucrative pour les seigneurs de la guerre locaux et la principale source de revenus pour les gens ordinaires, renchérit un rapport de l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe de 2010. Il n'est pas inhabituel pour les villageois d'aider les pirates à garder les navires détournés et les équipages pris en otage une fois qu'ils sont ramenés sur le rivage, dans l'espoir de recevoir une partie de la rançon. Selon certains rapports, même la diaspora somalienne appuie les pirates locaux, en les aidant à se procurer des équipements sophistiqués, en jouant le rôle d'intermédiaires[75]. »

Certains observateurs sont encore plus sévères et critiquent cette justification. Ainsi d'une enquête de terrain norvégienne de 2009 : « Sans doute certains groupes ont-ils commencé en attaquant des pêcheurs illégaux et les statistiques semblent indiquer que cela a été le cas à Kismayo durant la période de 1998 à 2001, mais il y a eu clairement des groupes agissant pour le seul profit, dès le début de l'histoire de la piraterie moderne en Somalie. Il ne faut pas oublier que les deux arguments de "gardes-côtes" et de "pêche illégale" peuvent servir le besoin psychologique

d'autojustification parmi les pirates, leur fournissant une justification lorsqu'ils sont interrogés sur leurs activités par leurs communautés locales[76]. »

Une activité très lucrative

Le journaliste canadien Jay Bahadur[77] a pu rapporter, au cours de plusieurs enquêtes au Puntland en 2008 et 2009, que certains pirates étaient issus de deux équipes successives de gardes-côtes privées, mises en place à la demande du président du Puntland, Abdullah Yusuf Ahmed, pour protéger les mille miles de côtes de cet Etat, tout juste autoproclamé autonome. En 1999, l'officine militaire britannique Hart Security fut dotée d'un chalutier et de soixante-dix pêcheurs locaux, et en contrepartie fut autorisée à vendre des licences de pêche à des compagnies étrangères. Puis, après un conflit civil, l'organisation canado-somalienne Som Can prit la relève en 2002. Avec, à son zénith, six bateaux patrouilleurs et quatre cents marins, celle-ci développa ainsi un business très lucratif de vente de licences de pêche, devenant même l'agent de plusieurs compagnies de pêche d'Asie du Sud et allant jusqu'à placer certains de ses gardes sur les bateaux de ses clients. Cette officine fut finalement interdite en 2005 par le président Mohamud Muse Hersi, et après leur démission forcée, certains de ses marins, comme d'autres de Hart Security, choisirent de devenir hors-la-loi. Selon des témoignages de pirates que le journaliste rencontra alors, parmi leur bande d'une cinquantaine de forbans, les huit anciens gardes-côtes étaient « les plus expérimentés pour attaquer et capturer ». Et le journaliste souligne que si l'effondrement politique, militaire et fiscal du Puntland en 2007 a joué un rôle prépondérant dans l'explosion de la piraterie dans le golfe d'Aden à partir de cette époque, la formation à l'européenne et l'expérience d'arraisonnement de bateaux ont doté ces gardes-côtes d'un savoir-faire non négligeable pour en faire de « bons » pirates.

Du bateau de pêche illégal au cargo en transit

Fin 2011, deux ans après que les officiels somaliens ont annoncé un plan de régulation de la pêche dans les eaux territoriales, rien ne semble avoir vraiment changé. La pêche illégale se poursuit en toute impunité, rappelle l'IRIN, le service d'analyses et de nouvelles humanitaires des Nations unies, basé à Nairobi. Durant sa dernière enquête, publiée le 22 juin 2011, cet institut à rencontré de nombreux pêcheurs. Comme Abdirahman, un membre de la coopérative de pêcheurs de Bossaso dans le Puntland, qui déplore : « Cette année nous avons perdu cinq pêcheurs après que leur bateau a été retourné par un gros navire. Et je peux vous dire que ce n'était pas un accident. » Et il témoigne des méthodes expéditives qui peuvent être utilisées contre eux, parlant de certains chalutiers étrangers illégaux qui les aspergent d'eau bouillante avec des canons. Un autre pêcheur, Abdullahi Nur Hassan, du port de Kismayo, plus au sud du pays, affirme que des navires illégaux ont éperonné leurs bateaux et volé leurs filets à plusieurs occasions. Autant d'actions qui dissuadent nombre de Somaliens de poursuivre leurs pêches en très haute mer pour se cantonner aux abords directs des côtes. Quand ils ne se voient pas obligés d'arrêter complètement par peur à la fois des pirates, des bateaux illégaux et des navires militaires qui sillonnent les eaux en permanence, les confondant parfois avec des pirates.

Par contrecoup, la piraterie a rendu la vie des habitants des côtes deux fois plus dangereuse, aussi bien en Somalie qu'au Puntland. Certains pêcheurs sont enlevés et retenus plusieurs jours pendant que les pirates utilisent leurs bateaux pour leurs opérations coup de poing. La coopérative de Bossaso, au nord du Puntland, se plaignait le 18 mars 2011 d'une hausse importante du nombre de ses bateaux détériorés ou volés par les pirates, ainsi que du vol en mer de dix-neuf de leurs moteurs78.

Pour parer à cette situation, les autorités du Puntland ont pris en octobre 2011 une mesure de protection étonnante : ils vont doter tous les pêcheurs de la région d'un uniforme et d'une carte d'identité qui permettront de les différencier des pirates. « Nous savons que les activités pirates dans la région provoquent la peur parmi les pêcheurs locaux, expliquait le ministre responsable de la pêche du Puntland, le Dr Mohamed Farah Aadan. Nous allons donc d'abord tous les recenser. Nous avons commencé à Bossaso et tout le long de la côte de la région de Bari. Nous

allons informer tous nous gardes-côtes et les navires militaires internationaux qu'il y aura une nette différence entre les pirates et les pêcheurs79. » Combien de temps la mesure durera-t-elle ? Sans doute tout juste le temps que les pirates, qui savent vite prendre à leur compte les méthodes de leurs adversaires, ne revêtent à leur tour des uniformes identiques.

La situation est d'autant plus difficile que l'ensemble de la population subit durement les effets de la piraterie, comme le souligne l'UNODC, le département de l'ONU consacré aux crimes et drogues : « Il existe de nombreux rapports concernant l'inflation des coûts des biens de base qui a suivi les attaques pirates victorieuses. Cette fausse économie a entraîné des hausses de prix dramatiques80. » Un ancien pirate somalien qui opérait au sein d'une bande basée à Harardhere reconnaît la dérive de l'activité de ses ex- congénères : « J'ai vu que ces hommes faisaient plus de mal que de bien en prenant des navires innocents et en demandant de l'argent, au lieu d'attaquer les chalutiers illégaux qui pillent nos ressources. » Mais, même s'il a abandonné ses activités illégales en 2010, deux ans après avoir participé à la capture d'un pétrolier saoudien, le *Sirius Star*, il pointe la situation inextricable dans laquelle ils se trouvent : « Ce qui m'inquiète le plus, c'est que les pays qui affirment vouloir mettre un terme à la piraterie au large de la Somalie ne disent rien ou ne font rien en ce qui concerne les dégâts et le mal causés à nos ressources naturelles maritimes, ni sur les effets sur les communautés de pêcheurs le long des côtes81. »

DEUXIÈME PARTIE

UNE NOUVELLE MAFIA DES MERS

CHAPITRE 6

Gangsters océaniques

A bord du supertanker saoudien *Sirius Star*, au mouillage au large de Harardhere, à 4 00 kilomètres au nord de Mogadiscio, capitale de la Somalie, une bonne douzaine de pirates armés, ou peut-être un peu plus, fouillent avidement le ciel, cherchant un point au-dessus de leur tête. Qu'espèrent-ils exactement ce 9 janvier 2009 ? Qu'attendent-ils tous avec autant de fébrilité ? Depuis bientôt deux mois, ils se relayent sans discontinuer, en faction sur le pont du navire, et le temps se fait long. Mais ils ne sont pas les seuls à espérer ainsi un cadeau du ciel. Les vingt-cinq membres de l'équipage, les deux Britanniques, les deux Polonais, le Croate, le Saoudien et les dix-neuf Philippins espèrent eux aussi voir enfin le terme n de leur calvaire. Depuis ce jour fatidique du 15 novembre 2008, où leur pétrolier a été arraisonné, à 450 nautiques au sud-est de Mombasa (Kenya), ils comptent les jours qui s'égrènent trop lentement.

Soudain alertés par le bruit d'un moteur, tous ont pu voir un point noir grossir du fond de l'horizon et une brève rumeur a parcouru les rangs des pirates. Un petit avion surgit, sous la surveillance attentive d'un navire des forces américaines patrouillant un peu plus loin. Il fait d'abord un long tour de survol au-dessus du bateau, puis largue un conteneur arrimé à un parachute qui vient s'affaler sur le pont. Aussitôt des pirates se précipitent pour l'ouvrir et en récupérer le contenu : des monceaux de dollars ! La part leur revenant de la rançon de 3 millions prévue pour libérer le *Sirius Star* et son équipage. Le reste est pendant ce temps versé aux autres membres de la bande quelque part à terre.

Supertankers arraisonnés

A peine prennent-ils le temps de vérifier la somme – « Nous disposons des équipements nécessaires pour identifier les faux billets » avaient-ils prévenu lors des négociations – et le groupe de forbans saute dans un bateau rapide pour fuir au plus vite le navire en y laissant l'équipage. Cette dernière phase de l'enlèvement n'est pas la moins risquée pour eux et il leur faut aller vite. Désormais sans la « protection » des otages restés sur le bateau, ils se retrouvent à la merci des navires militaires à l'affût dans la zone. Sans doute par excès de nervosité ou par trop de précipitation, la manœuvre échoue. L'embarcation pirate chavire et cinq de ses occupants se noient. Mais malgré l'accident, les rescapés pourront quand même regagner le rivage somalien avec leur butin et échapper à toute poursuite. Un peu plus tard on retrouvera le corps de l'un des noyés, les poches lestées de dollars.

Cet épisode mémorable illustre un tournant important dans l'histoire de la piraterie contemporaine. C'était une des premières fois que les assaillants somaliens s'aventuraient aussi loin de leur base. Et le *Sirius Star* était la plus grosse prise jamais réalisée. Tout juste mis en service sept mois auparavant, ce géant des mers saoudien, qu'on aurait pu croire inattaquable avec ses 332 mètres de long et ses 58 mètres de large, était estimé à 150 millions de dollars et sa charge de 318 000 tonnes de pétrole à 100 millions de dollars.

Depuis cet événement, les attaques pirates dans l'océan Indien n'ont pas cessé. Au contraire. Au grand dam des armateurs qui y font transiter cinquante mille navires chaque année. Comme le souligne Jack Lang dans son rapport pour l'ONU publié début 2011 : « La piraterie ne connaît aucun reflux depuis sa recrudescence au large des côtes somaliennes en 2007. L'année 2010 a été marquée par une intensification de la violence et un allongement de la durée de détention, une sophistication du mode opératoire et une extension de la zone des attaques[82]. » Les actions de contrôle des mers de l'OTAN et des forces européennes de l'EUNAVFOR, auxquelles d'autres pays se sont activement associés, n'ont pas fait fuir les assaillants dont plus d'un quart des tentatives ont été couronnées de succès en 2010 : sur 173 navires attaqués, 46 ont été arraisonnés[83].

En deux ans, entre fin 2008 et fin 2010, 105 navires et 1 890 personnes ont été retenus captifs. Et selon l'EUNAVFOR qui en publie la triste

comptabilité hebdomadaire, le 2 novembre 2011 à la fin de la mousson, 9 navires, tankers, voiliers ou bateaux de pêche étaient encore aux mains de pirates somaliens, sans compter les petits bateaux de pêche non déclarés aux autorités. 241 marins au moins étaient détenus, soit à bord de leurs bâtiments, soit quelque part à terre, en attente du versement d'une rançon. Plus pessimiste, Ecoterra International, une ONG spécialisée basée à Nairobi, qui tente de recenser tous les bateaux, petits et grands, en dénombrait le 3 novembre 2011 28 grands, 18 plus petits et une barge échouée, ainsi que 480 marins retenus84. Entre ces deux extrêmes, une recension du 1er novembre 2011 faisait état de 17 navires et 319 membres d'équipage retenus par les Somaliens, après la capture du chimiquier *Liquid Velvet* le même jour85.

De plus en plus loin

De mieux en mieux équipés, les pirates somaliens interviennent aussi de plus en plus loin de leur base à terre. La zone de « haut danger » pour les navires évoluant dans l'océan Indien n'a jamais été aussi étendue. Selon le guide BMP486, catalogue des bonnes pratiques pour lutter contre la piraterie, établi en septembre 2011 par le QG anti-piraterie d'EUNAVFOR Atalante et les entreprises du milieu maritime, elle s'étend désormais au nord, du canal de Suez et du détroit d'Ormuz (10° S et 78° E) jusqu'au canal du Mozambique au sud. Et à l'est, elle atteint le sud-ouest des côtes indiennes et au sud-est les Seychelles. En 2009, le gouvernement de cet archipel pouvait encore affirmer que « les eaux territoriales des Seychelles sont sûres, et [qu'] il n'y a eu aucune attaque de pirates dans cette zone ». Depuis tout a changé, et sa ZEE (zone économique exclusive) est régulièrement le lieu de sévères attaques. D'ailleurs, dès 2009, on constatait « une baisse de 30 % de ses activités portuaires, imputable directement à l'action des pirates87 ».

L'Inde, de son côté, a constaté une forte hausse des assauts contre des navires marchands au large de ses côtes, depuis que les pirates cherchent à s'éloigner de la zone de patrouille internationale des navires militaires entre golfe d'Oman et côtes somaliennes. Côté sud, le *MSC Panama*, navire battant pavillon libérien, a été enlevé le 10 décembre 2010 à 80 milles

nautiques au large de la frontière entre Tanzanie et Mozambique. Quinze jours après, le jour de Noël 2010, c'était au tour du bateau de pêche taïwanais *FV Shiuh Fu N° 1* d'être détourné à 120 milles au nord-est de Madagascar. Si le premier retrouvait la liberté près de neuf mois après, le second et ses vingt-six marins asiatiques étaient toujours aux mains des flibustiers début novembre 2011. Au même moment, avec la fin de la mousson, deux nouvelles attaques étaient tentées à l'entrée du canal du Mozambique, l'une à l'est de Mayotte, l'autre au sud des Comores. Heureusement sans succès. Cette zone très éloignée des côtes somaliennes est très mal protégée car les marines des pays côtiers ne disposent pas de gros moyens et leurs gardes-côtes sont trop peu nombreux. Doit-on s'attendre à une intensification des actions pirates dans ce bras de mer entre côtes est-africaines et Madagascar qui est le passage obligé pour tous les navires qui veulent contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance ?

La folle audace des agresseurs

Pour contrecarrer les effets de la mousson qui les empêche de naviguer en haute mer avec leurs petits skiffs, les pirates recourent à des méthodes toujours plus audacieuses. Pour la première fois, le 20 août 2011, ils ont osé s'approcher des limites de Salalah, port du sultanat d'Oman, pour s'emparer d'un tanker de grande valeur, le *MT Fairchem Bogey*, ancré en attente d'instructions d'accostage de la part des autorités du port, après avoir déchargé à Al Jubail, en Arabie Saoudite. Les pirates le savaient-ils ? Le navire était sans protection, venant de déposer un peu plus tôt l'équipe armée qui se trouvait à son bord tout au long de sa remontée du golfe d'Aden. Quelques jours après l'abordage, le bateau, battant pavillon des îles Marshall, propriété d'une compagnie basée à Bombay, se retrouvait au mouillage au large de Garacad, en Somalie, frappé d'une rançon exorbitante de 10 millions de dollars, pour le bateau et les vingt et un Indiens membres de son équipage.

La force est-elle toujours dans le nombre ? Les navires se dotant de plus en plus souvent d'équipes de protection armées, les pirates choisissent parfois de se regrouper pour tenter certaines attaques. Un groupe important de trente à cinquante pirates a ainsi attaqué le cargo libérien *MV Emperor* le

17 mars 2011, en utilisant comme fer de lance le vraquier indonésien *MV Sinar Kudus*, qu'il avait capturé la veille au large du Yémen, avec les vingt marins indonésiens de son équipage88. On est bien loin des petits skiffs isolés de cinq ou six pirates qui opéraient jusque-là. Malgré tout, le cargo agressé avait à son bord des gardes armés et les pirates ont rebroussé chemin après un échange de coups de feu.

Si l'on en croit la marine iranienne, les pirates lanceraient aussi des attaques avec sept ou huit skiffs à la fois quand ils le jugent nécessaire. Les Iraniens disent avoir porté secours, à plusieurs reprises, à des navires attaqués par sept skiffs pirates, dans le détroit de Bab el-Mandeb, au sud de la mer Rouge, où ils sont plus actifs durant la période de mousson qui rend les eaux de l'océan Indien moins praticables. « D'abord par deux fois le 20 juillet 2011 au cargo *Dandle*, puis le lendemain au pétrolier *Abadeh*89. » Toutefois, les experts du centre maritime de l'OTAN semblaient mettre en doute cette nouvelle forme d'intervention pirate. Pour eux, ces attaques de skiffs pirates en nombre sont à prendre avec circonspection. « Les pirates continuent à se mêler aux activités des pêcheurs locaux et visent les cibles qui se présentent, plutôt qu'un certain type de pavillon ou de navire. Bien qu'il y ait eu des rapports évoquant la possibilité de nuées de skiffs s'approchant de marins, nous pensons, comme d'autres forces anti-piraterie, que ces incidents ne sont pas en relation avec la piraterie90. » D'ailleurs si l'on se réfère aux cent onze attaques recensées du 1er janvier au 12 septembre 2011, l'EUNAVFOR a noté qu'elles avaient été menées cinq fois seulement par plus de deux skiffs : deux fois par trois skiffs en bois, deux fois par trois speed boats et une fois par cinq skiffs et leur bateau-mère. Mais tout peut changer avec la fin de la mousson. Dès le 15 septembre, un tanker malaisien, l'*Eagle Stealth*, déjouait de peu une attaque de dix à quinze pirates sur cinq skiffs, grâce à l'intervention du *Bunga Mas 5*, un ravitailleur militaire malaisien91.

Des moyens de plus en plus sophistiqués

Un lance-roquettes, six fusils d'assaut, un pistolet, des couteaux, des haches et des masses, sans oublier au moins 1 000 kilos de poissons pourris, sans doute destinés à servir de leurre… C'est le sobre contenu d'un bateau

arraisonné dans le cadre des opérations de contrôle Atalante de l'EUNAVFOR par le navire mouilleur de mines finlandais *Pohjanmaa* en avril 201192. Impossible de se tromper, le bateau-mère qui remorquait deux petites embarcations était bien celui d'un groupe de pirates somaliens, qui avait attaqué un cargo de Singapour, à environ 500 kilomètres au sud-est de Salalah (Oman). A peine arrêtés à bord de leur bateau, les dix-huit pirates somaliens décrivirent au commandant finlandais le reste de l'attirail qu'ils venaient de jeter à la mer : des échelles, d'autres armes et munitions, tous leurs papiers d'identité et les documents des bateaux qu'ils avaient subtilisés pour mener leur tentative de détournement. Comme on peut le voir, le matériel guerrier des pirates s'est diversifié.

Si ceux-ci conduisent souvent leurs assauts avec des moyens dérisoires mais fort efficaces (échelles, grappins et cordes, esquifs de résine et fibre de verre) et des armements de base (AK-47 et lance-grenades), ils savent aussi s'équiper du dernier cri de la technologie pour repérer leur proie. Ils n'ont pas trop de peine à se donner : les navires traversant les océans sont tenus depuis 2007 de s'équiper d'un matériel permettant de diffuser vingt-quatre heures sur vingt-quatre par radio – parmi des dizaines d'autres informations techniques – leur position (latitude et longitude), leur vitesse, leur direction, le port de destination. En sus, le système AIS (Automatic Identification System) diffuse le type de bâtiment, sa cargaison et le nombre des personnels à son bord… Ces données destinées au départ à mieux assurer le contrôle de la circulation maritime, notamment pour en améliorer la sécurité, ne sont nullement confidentielles et le matériel de réception permettant d'en prendre connaissance n'est autre qu'un récepteur radio VHF – dont disposent tous les marins du monde – auquel on branche un ordinateur portable et le logiciel adéquat.

N'importe quel navigateur, y compris un pêcheur somalien, sait se servir de tels équipements et il ne faut donc pas s'étonner que les pirates aient pu débusquer si facilement leur gibier, y compris à l'autre bout de l'océan Indien ! Sur l'écran de l'ordinateur de leurs commanditaires, une carte s'affichait avec les positions de tous les navires… Depuis plusieurs années, il n'est même plus besoin de disposer d'autre chose que d'un petit récepteur automatisé destiné aux plaisanciers qui peuvent l'acheter n'importe où, de la taille d'un terminal GPS de poche : les cartes maritimes y affichent en

couleurs la route de tous les navires équipés, rendant le métier de pirate d'une facilité vraiment déconcertante ! Depuis 2007, les plus modernes recourent aussi aux dernières technologies de guidage GPS et communiquent entre eux avec des téléphones satellitaires. D'autres montent encore en puissance en matière d'armes et s'équipent de mitrailleuses lourdes. Comment se procurent-ils ces armes ? L'argent des rançons ouvre toutes les portes on s'en doute. Mais il leur est arrivé aussi d'arraisonner des bateaux chargés d'armes.

Ce fut le cas par exemple en novembre 2009 quand ils mirent la main sur un navire sous pavillon des Emirats Arabes Unis chargé en toute illégalité d'armes légères et de lance-roquettes à destination de la Somalie. Ce navire qui circulait sous le nom d'*Al Mizan* transportait des armes en violation de l'embargo des Nations unies. « Selon nous, les armes appartiennent au gouvernement somalien », devait déclarer à l'agence Reuters un des pirates contacté par téléphone satellitaire. Un de ses semblables ajoutant : « Le navire circule dans nos eaux depuis longtemps et apporte illégalement des armes pour massacrer des Somaliens[93]. » Trois mois après c'était au tour du navire libyen *MV RIM* battant pavillon sud-coréen d'être piraté dans le golfe d'Aden. Et selon l'ONG Ecoterra, il transportait des armes vers le Yémen, via l'Erythrée. De façon exceptionnelle, l'équipage du bateau réussit à se libérer six mois plus tard, à l'occasion d'une rixe entre pirates[94].

Et le feu en guise de cadeau de départ… s'agit-il d'une nouvelle méthode pratiquée par les pirates avec la fin de la mousson ? Toujours est-il que leur prise du cargo *MV Pacific Express* ayant été perturbée par l'arrivée de secours de l'OTAN, le 20 septembre 2011 à 180 milles au sud-est de Mombasa (Kenya), les pirates quittèrent le navire en y boutant le feu, laissant à bord les vingt-six membres d'équipage enfermés dans leur citadelle menacée par les flammes[95]. Cas unique ou nouvelle expérimentation ?

CHAPITRE 7

Bateaux-mères et boucliers humains

Avec le temps, les pirates ont très bien compris que les équipages peuvent constituer une monnaie d'échange au moins aussi rémunératrice que les bateaux ou les frets transportés. Ils n'ignorent pas davantage qu'en cas d'attaque les marins se réfugient à présent dans leur « citadelle », la pièce sécurisée construite à bord du navire, comme il est recommandé par le code de bonnes pratiques des navires sillonnant l'océan Indien. Quand ils montent à bord, les forbans utilisent donc des masses et du matériel très élaboré, voire des explosifs, pour en ouvrir l'accès. Si la pratique a permis de sauver la vie de nombreux équipages qui peuvent y attendre à l'abri la venue des secours militaires, certains pirates parviennent néanmoins à leurs fins.

Ainsi du cargo allemand *MV Beluga Nomination* qui naviguait à près de 400 milles au nord-est des Seychelles. Ce 22 janvier 2011, dès l'assaut, l'ensemble de l'équipage, composé de deux Ukrainiens, deux Russes, sept Philippins et le capitaine polonais, s'est enfermé dans la citadelle du navire. Mais les pirates ont bataillé pendant plus de deux jours pour tenter de les déloger. Ils sont finalement parvenus à défoncer le toit de leur refuge et à les capturer. Ils ont alors dû affronter deux navires venus à la rescousse des otages, un navire danois de l'OTAN et un garde-côte des Seychelles. Au milieu des échanges de coups de feu, une partie de l'équipage a tenté de s'évader à bord d'un radeau de survie. Au final un pirate a été tué, un marin a perdu la vie, deux autres ont été portés disparus et les deux derniers ont réussi à être récupérés plus tard par les secours. Quant aux sept autres, ils sont restés détenus comme otages à bord du *Beluga* qui a pris la direction de la Somalie, escorté par le *York,* un autre navire piraté trois mois auparavant, pour venir ensuite s'ancrer au large d'Harardhere. Il sera libéré

presque trois mois plus tard contre le versement d'une rançon de 5 millions de dollars, mais deux autres marins auront trouvé la mort entre-temps.

La meilleure des protections

L'épisode tragique du *Beluga Nomination* illustre aussi une des nouvelles méthodes des pirates qui utilisent certains des bateaux qu'ils ont capturés, comme le *York,* pour en faire leurs bateaux-mères. Après s'être longtemps contentés de petits bateaux de pêche somaliens, yéménites, iraniens, taïwanais, ou égyptiens, ils recourent à présent à de plus gros calibres, cargos ou pétroliers, pour les utiliser comme haltes en haute mer. Et en cas d'affrontements, ils n'hésitent pas à prendre alors leurs équipages comme boucliers humains. La plupart du temps, les bateaux-mères ne montent pas directement à l'attaque. Ces gros bateaux servent avant tout de bases relais et de poste de ravitaillement pour les skiffs qui se lancent à l'assaut des navires marchands. Cette pratique leur permet d'étendre leur rayon d'action et de rester plus longtemps sur le terrain des opérations, avant de se replier ensuite vers leur havre en haute mer.

Ce fut ainsi la dramatique aventure du minitanker *MV Aly Zoulfecar*. Après avoir assuré le transport de carburant, le navire battant pavillon des Comores avait été transformé en caboteur entre Moroni (Comores) et Dar es-Salam (Tanzanie). Ce 3 novembre 2010, il transportait vingt passagers et neuf membres d'équipage comoriens, malgaches et tanzaniens. « C'était vers 13 heures que les preneurs d'otages nous ont attaqués, racontera plus tard l'un des passagers comoriens. Ils ont dit qu'ils étaient des pêcheurs et qu'ils étaient en panne d'essence. Donc, ils ont demandé qu'on les aide pour les ramener en Somalie96. » En fait de panne, ils sortirent leurs armes et prirent possession du bateau, sans hésiter à abattre le chef mécanicien. Dépouillés de tous leurs biens, les otages passeront trois mois en Somalie avant d'être rembarqués à bord durant un ultime mois pour utiliser le navire en bateau-mère dans la région du canal du Mozambique : « Ils ont voulu nous utiliser comme esclaves et appâts pour faire d'autres captures. »

Fait appréciable en effet pour les pirates, ce navire, armé par une société indienne, avait une capacité en carburant suffisante pour assurer une autonomie de plusieurs semaines en voguant à une vitesse de croisière de 5

nœuds[97]. Des conditions rêvées pour servir de base arrière aux skiffs pirates. D'autant plus que les otages étaient tenus d'assurer la maintenance du navire, dans des conditions difficiles. « On nous obligeait à soulever des bidons de 200 litres de gasoil. Pourtant, on était à bout de forces car on ne mangeait pas bien. On nous donnait à manger deux fois par jour. Un verre de thé le matin et, vers 17 heures, deux verres de riz sec, voire sans eau ! » Coup de chance pour les otages, le *Zoulfecar* tombera en panne. Repéré en train de dériver par le QG de l'EUNAVFOR, il sera repris par les forces maritimes malgaches, les otages seront libérés, et les quatorze pirates, qui s'étaient débarrassés de leurs armes, arrêtés. Il ne restait plus à bord que trente litres d'eau potable et trois sacs de riz[98].

Un changement en profondeur

Mais certains bateaux-mères ne restent pas toujours, comme le *Zoulfecar*, en retrait des attaques. En octobre 2010, le *Shambo Dream* a été utilisé pour s'en prendre directement à un autre navire, le *MV Polar*. « Ils sont chaque jour plus malins, reconnait le contre-amiral néerlandais Michiel B. Hijmans, commandant de l'opération *Ocean Shield* de l'OTAN, ils n'abandonnent pas leur chasse à moins d'être directement menacés ou de ne pas pouvoir aborder[99]. » Moins d'un mois plus tard, un cargo japonais battant pavillon panaméen, le *MV Izumi*, doté d'un équipage de vingt marins philippins, capturé le 10 octobre 2010, était utilisé pour aller soutenir l'attaque d'un autre navire, le *MV Petra1*. Et peu importe que ce navire transportât du fret pour l'AMISOM, la force de maintien de la paix de l'Union africaine en Somalie. Et quelle importance qu'il fût donc escorté par une frégate espagnole de la force anti-piraterie européenne Atalante ? Les pirates ont tout de suite tiré au lance-roquettes, tandis que les Espagnols répliquaient par « des tirs directs mais avec la force minimale afin de ne pas mettre en danger les otages[100] ». Cette fois, après des tirs nourris, les pirates ont fui.

Quand on consulte la liste des « incidents » établis par l'EUNAVFOR[101] on ne peut que constater une inflation du recours à ces bateaux-mères pour les assauts. Dans le seul mois de février 2011, cinq des vingt attaques menées l'étaient directement avec l'appui d'un bateau piraté. Plus récemment, le vraquier indonésien *Sinar Kudus*, arraisonné le 16 mars

2011, est parti dès le lendemain, contraint et forcé, à l'attaque d'un cargo libérien, l'*Emperor*, avec au moins trente pirates à son bord[102].

Avec l'usage de ces bateaux-mères comme bases directes d'attaques, les méthodes des pirates changent en profondeur. Ils peuvent éliminer ainsi le désavantage des petits bateaux sans autonomie, voire s'ils le souhaitent poursuivre leurs opérations durant la mousson, qui rend périlleuses les manœuvres des skiffs très légers. Ils ont aussi la possibilité d'approcher au plus près de leur cible et de faire feu de manière très stable depuis la plate-forme de tir du pont.

L'entreprise danoise Risk Intelligence souligne dans un rapport de janvier 2011 qu'en ayant recours aux équipements plus sophistiqués qu'ils trouvent à bord des bateaux-mères, les pirates seront à armes égales avec les équipes de protection embarquées sur les navires marchands. Devenant plus agressifs et plus tenaces, ils pourraient tout à fait les vaincre[103]. D'autant plus que ces équipes armées, comme les forces de sécurité internationales patrouillant dans les eaux somaliennes, hésiteront pour la plupart à les affronter directement de crainte de porter atteinte aux équipages maintenus en otages à bord des bateaux capturés. Seul point positif, les bateaux-mères, de par leur taille imposante, sont plus facilement repérables que les skiffs et leurs activités suivies avec la plus grande attention afin d'éviter leurs zones d'activités.

Des répliques armées plus musclées

Est-ce en raison de la hausse continuelle des attaques des pirates somaliens ? Le fait est qu'une bonne partie des marines patrouillant dans le golfe d'Oman ou au large de la Somalie deviennent plus offensives et cherchent à affronter directement les bateaux-mères. Et tant pis semble-t-il pour les marins retenus en otages à leur bord. Le risque pour eux peut alors aussi provenir de leurs sauveteurs. Dès qu'ils sont repérés, les bateaux-mères sont systématiquement suivis à la trace, et dès que cela est jugé possible un navire militaire tente l'abordage. Une bonne dizaine d'opérations de ce type ont été comptabilisées pour le seul mois d'avril 2011, de la part de navires indien, danois, hollandais, australien, américain, espagnol, seychellois, sud-coréen et émirati.

Plus récemment, en septembre 2011, deux marins indiens ont trouvé la mort et six autres ont été blessés durant la tentative de sauvetage de leur dhow (boutre), le *MSV Tiba 2 Halima*, par les forces navales d'Oman, dans la partie la plus dangereuse du golfe, au large de Ras al-Hadd. Le petit bateau avait été capturé quelques jours auparavant et aussitôt transformé en bateau-mère. Pourchassé par le navire militaire *Musandam*, les pirates ont, à leur habitude, utilisé les marins indiens comme boucliers humains. Au lieu de stopper alors la tentative de sauvetage, le *Musandam* ouvrit le feu pour tenter d'immobiliser le bateau piraté. Au risque de toucher les marins, pris entre deux feux. Pour l'association Ecoterra International, « cette opération souligne l'attitude plus agressive adoptée par les forces navales d'Oman, depuis le dernier rapt audacieux, le mois précédent, du chimiquier *Fairchem Bogey*, à peine à deux milles de la plus grande zone de transbordement du Sultanat à Salalah104 ».

CHAPITRE 8

Otages et rançons

De janvier à mi-septembre 2011 – c'est-à-dire avant que la « campagne » des attaques reprenne avec la fin de la mousson – 94,9 millions de dollars auraient été versés en rançons aux pirates somaliens, auxquels on peut ajouter, selon le site Somalia Report, 18 millions pour quatre navires relâchés sans qu'on connaisse le montant du tribut[105]. 2011 pourrait donc être une année record, si l'on compare la même période de 2008, durant laquelle n'avait été versée qu'une vingtaine de millions de dollars. 4,5 millions de dollars seraient donc la rançon moyenne qu'ont pu toucher les pirates pour cette année 2011. Nous voici bien loin des 400 000 dollars versés neuf ans auparavant lors de la libération du cargo grec *Aamir*[106]. Après, l'escalade s'est enclenchée.

Perpétuelle surenchère

Le premier pic fut atteint en janvier 2009 par le propriétaire du *Sirius Star*, le supertanker saoudien enlevé trois mois avant : 3 millions de dollars après d'âpres discussions, puisque la demande initiale était de 25 millions de dollars, soit 10 % de la valeur du pétrolier (150 millions de dollars) et de sa cargaison (100 millions). « Les Saoudiens ont dix jours pour satisfaire [cette demande] sinon nous agirons d'une manière qui pourrait être désastreuse », avait averti d'emblée Mohamed Said, un porte-parole des pirates, en lançant cet ultimatum, tandis que l'équipage était reclus dans le navire au mouillage dans la zone d'Harardhere. Et une semaine après, il appelait ses interlocuteurs à la raison : « Nous enjoignons les propriétaires du tanker saoudien de mener un dialogue honnête dans le but de mettre un

terme à cette crise. Trop d'attente nous est préjudiciable, ainsi qu'aux propriétaires et à l'équipage du bateau. Nous ne sommes pas en train de proférer des menaces mais nous les pressons d'être honnêtes[107]. » Le délai ne sera pas respecté et il faudra attendre plusieurs semaines pour que les pourparlers aboutissent.

Depuis lors, la surenchère n'a pas cessé : 3 millions, 5 millions, 7 millions… Il est vrai que les informations transmises sur le montant des rançons par les armateurs ou par les pirates ne peuvent pas être vérifiées. Neuf mois après l'affaire du *Sirius Star*, fin novembre 2009, un autre superpétrolier, grec cette fois, le *Maran Centaurus*, était détourné avec dans ses cales deux millions de barils de brut. Le navire et son équipage furent libérés au bout d'un mois et demi contre une rançon d'au moins 5,5 millions de dollars. En avril 2010, les enchères avaient encore grimpé, lors de la capture du supertanker *MV Samho Dream* qui transportait également deux millions de barils de pétrole. Dépassant de 3 mètres le *Sirius Star*, avec ses 333 mètres de long, le pétrolier battait pavillon des îles Marshall, était la propriété d'une société de Singapour, était géré par une entreprise sud-coréenne, avait un équipage de cinq Sud-Coréens et dix-neuf Philippins et une cargaison d'une valeur de 170 millions de dollars appartenant à une raffinerie améri- caine[108]. Une multiplicité d'intervenants qui n'allait certes pas faciliter les négociations. En le laissant repartir sept mois après, les pirates ont pu annoncer qu'ils avaient reçu 9 millions de dollars[109]. Ce que personne n'a confirmé. Une façon pour les preneurs d'otages de faire monter les prix à l'avenir ? C'est qu'avec le recours aux gros bateaux-mères, les pirates voient leurs frais augmenter. « L'éloignement et la durée des voyages en mer ont imposé aux pirates des coûts opérationnels toujours plus élevés, qui sont partiellement responsables de l'augmentation du montant des rançons », explique le Groupe de contrôle sur la Somalie dans son rapport à l'ONU de juillet 2011, poursuivant : « Cela, à son tour, complique encore et prolonge les négociations, ce qui peut accroître la tension entre les pirates et les équipages, et peut se traduire par des menaces ou des sévices à l'encontre des membres d'équipage[110]. »

Plus récemment, en septembre 2011, le *MV MSC Panama* et son équipage de vingt-trois Birmans retrouvait la liberté après neuf mois de

détention, contre la somme annoncée de 7 millions de dollars. Mais, selon Somalia Report, il semblerait qu'une somme encore plus élevée de 13,5 millions de dollars ait été versée pour la libération du tanker *VLCC Irene SL* en août 2011. Une hausse vertigineuse si on compare ce montant aux 3 millions touchés deux ans auparavant par les pirates, nous l'avons vu, pour relâcher le *Sirius Star*, un pétrolier de même capacité, lui aussi chargé de deux millions de barils de brut111. Quand bien même serait-il tenu compte de la hausse du prix du baril de brut, passé de 90 à 110 dollars.

Valeur des otages et citoyenneté

Les exigences semblent sans limites. Certes, le nombre de bateaux piratés diminue en raison des patrouilles militaires, mais le montant moyen des rançons ne cesse de grimper.

Les pirates ont pris conscience surtout que les équipages pouvaient représenter une meilleure monnaie d'échange pour faire monter les enchères. D'autant plus qu'ils peuvent les déplacer plus facilement et plus discrètement que les navires enlevés. Et dans ce cas ils espèrent que les Etats se substitueront aux armateurs pour négocier avec eux. Ce qui n'est pas toujours le cas, certains gouvernements annonçant très officiellement refuser toute discussion. Comme ce fut le cas pour les enlèvements des passagers de deux voiliers, dont les familles ont dû se débrouiller pour verser les rançons réclamées et sans le soutien d'une compagnie d'assurances. Les époux anglais Rachel et Paul Chandler ont retrouvé la liberté en novembre 2010, après treize mois de captivité. « De pirates, ils se sont transformés en kidnappeurs quand ils ont réalisé que nous étions britanniques, expliqua ensuite Paul Chandler. Ils ont pensé que notre valeur résidait dans notre citoyenneté. » Le gouvernement britannique restant insensible à tout appel, leur famille dut se débrouiller seule pour verser une rançon de 750 000 dollars, avec l'aide d'amis et de Somaliens vivant en Grande-Bretagne, et en particulier un groupe, mené par un jeune Somalien, Abdi Shire Jama, qui publia un clip musical sur You Tube pour demander leur libération112. A peine quatre mois plus tard, sept otages danois, le couple Johansen et ses trois enfants ainsi que deux marins, connaissaient la même mésaventure. Ils furent libérés le 6 septembre 2011, après six mois de

captivité à bord d'un cargo détourné, contre 3 millions de dollars. C'est du moins ce que certains pirates ont affirmé. Surenchère réussie ou coup de bluff pour faire monter les prochaines enchères ?

Les Etats en ligne de mire

Les Etats qui combattent *manu militari* les forbans pour libérer des otages et dont certaines actions ont pu entraîner la mort de certains d'entre eux sont tout particulièrement dans la ligne de mire des organisations de pirates. Ainsi l'Inde est singulièrement la cible des flibustiers somaliens depuis qu'un de ses navires militaires, en faction près du golfe d'Aden, a contrecarré des douzaines de tentatives d'abordage de bateaux traversant cette région. Le pays détient plus d'une centaine de pirates, arrêtés essentiellement au cours d'opérations de sauvetage de bateaux détournés. En représailles, un groupe de pirates s'en est pris aux marins indiens retenus à bord du *MT Asphalt Venture*, battant pavillon de Panama, capturé le 29 septembre 2010. « Nous détenons huit membres de l'équipage de l'*Asphalt Venture*. Il y avait un accord parmi nous tous de ne pas relâcher de citoyens indiens », a informé l'agence Reuters par téléphone un pirate se faisant appeler Abdi depuis sa base d'Harardhere, tandis qu'ils libéraient le pétrolier avec le reste de l'équipage113.

Un accord était pourtant intervenu, après de longues tractations de six mois et demi : le propriétaire, la société Bitumen Investments AS, basée à Sharjah aux Emirats Arabes Unis, payait une rançon de 3,5 millions de dollars contre la libération du tanker et de la totalité de son équipage de quinze membres. Mais, le versement effectué, les pirates ont laissé repartir le navire le 15 avril vers le Kenya, avec seulement huit marins. Depuis, ils réclament la libération des pirates détenus par l'Etat indien et 1 million supplémentaire pour les sept membres de l'équipage indien (un marin et six officiers) qui sont depuis détenus à terre à 20 kilomètres d'Harardhere. Ces pirates, sous la direction de Fathi Gacamey, font savoir que leurs otages sont malades et en mauvaise santé. Une façon bien sûr de faire monter les enchères. Mais un an après la capture du bateau, les sept marins indiens étaient toujours en captivité. Déjà, en janvier 2011, d'autres forbans avaient menacé de tuer des otages sud-coréens détenus à bord du *MV Samho*

Jewelry. Arraisonné le 15 janvier, ce navire norvégien, utilisé par la compagnie sud-coréenne Samho Shipping, battant pavillon maltais et doté d'un équipage de vingt et un membres – huit Coréens, deux Birmans et onze Indonésiens – avait été pris en chasse durant six jours par un destroyer sud-coréen, le *Choi Young*, et ses trois cents hommes. Au cours de plusieurs échanges de coups de feu et durant l'assaut final par un commando des forces spéciales, huit pirates avaient trouvé la mort et le capitaine sud-coréen avait été blessé. En guise de sanctions, les flibustiers avaient alors menacé de tuer les otages coréens si leur gouvernement ne versait pas une rançon en compensation. Finalement, l'ensemble de l'équipage a été sauvé.

Les Etats-Unis, eux aussi, sont menacés de représailles sur leurs ressortissants, après la mort de trois pirates abattus par des tireurs d'élite le 12 avril 2011, lors du sauvetage d'un capitaine de marine marchande par la marine américaine. « Nous allons intensifier nos attaques, y compris très loin des eaux somaliennes, et la prochaine fois que nous attraperons un Américain, j'espère qu'ils ne s'attendront à aucune pitié de notre part », avait aussitôt menacé un des leaders des pirates depuis son fief de Eyl, au Puntland114.

CHAPITRE 9

Chair à pirates

« Aidez-nous, nous mourons à petit feu ! » C'est avec ces cris de détresse, lancés après avoir enduré huit mois de détention au large de Garacad (au sud du Puntland), que les marins algériens du vraquier *MV Blida* ont tenté d'attirer l'attention sur leur situation désespérée115. Enlevés le 1er janvier 2011, alors qu'ils naviguaient d'Oman à Dar es-Salaam (Tanzanie), ils sont, en plein mois d'août, à court d'eau et de nourriture. « Plusieurs otages sont dans un état de santé critique et ont le moral au plus bas », déplorent-ils, ajoutant que durant le ramadan, « les otages ont juste droit à un morceau de pain tous les cinq jours116 ». Ayant pu contacter leur famille par téléphone, certains d'entre eux ont mis en cause l'attitude de l'affréteur jordanien du navire et demandent quand le gouvernement algérien les sortira de cet enfer.

Des menaces de mort

Force est de souligner que, comme c'est le cas pour la plupart des navires piratés, les pourparlers ne sont pas facilités par la multiplicité des intervenants. Comment se répartissent en effet les responsabilités entre l'armateur International Bulk Carriers, société mixte de droit algérien à majorité saoudienne, l'affréteur jordanien Leadarrow, la compagnie de navigation grecque Sekur Holdings Inc. ? Sans oublier la composition multinationale de l'équipage : six Ukrainiens dont le commandant, deux Philippins, un Jordanien, un Indonésien et dix-sept Algériens.

Le groupe de pirates Saad, dirigé par Abdulrazak Sanwein, détenant le *Blida* et ses otages réclame 6 millions de dollars de rançon, selon Somalia

Report117, mais rien ne bouge durant des mois. Malgré les différentes manifestations des familles pour attirer l'attention des médias et des pouvoirs publics, le gouvernement algérien, dont le navire bat pavillon, dit suivre de très près l'affaire mais affirme officiellement dès le début ne pas vouloir verser de rançon pour ses ressortissants. Fin août 2011, faute d'avoir obtenu gain de cause dans les pourparlers menés avec le propriétaire du navire, un porte-parole des pirates, Mohamoud Haji Ismail, n'hésite pas à menacer de tuer les otages : « Si le propriétaire du navire ne paye pas la rançon, tant pis. Nous allons continuer. Nous négocions avec lui mais le montant ne nous convient pas. Notre dernier message est que nous allons tuer les otages avec un couteau s'ils n'acceptent pas notre demande118. »

Ensuite plus de nouvelles quand, le 10 octobre 2011, un marin algérien et un autre ukrainien sont libérés pour raison humanitaire. Un accord était intervenu, selon un porte-parole du propriétaire, mais au moment d'acheminer la rançon, les pirates changèrent d'avis réclamant une somme plus élevée. Et l'équipage du *MV Blida* repartit pour une nouvelle période de captivité119. Jusqu'à ce jour du 3 novembre 2011 où les vingt-cinq marins retrouvèrent enfin la liberté après avoir mené une vie d'otages particulièrement difficile durant trois cent neuf jours. 3,5 millions auraient été finalement versés par le propriétaire.

Une tragédie oubliée

Dans l'océan Indien, la période moyenne de détention en cas de prise d'otages d'un navire et de son équipage est supérieure à six mois120. Des prisonniers « chanceux » recouvrent la liberté rapidement, au bout de deux ou trois mois tout de même, le temps que les pourparlers aboutissent. Mais nombre d'autres voient leur détention s'étirer beaucoup plus longuement. Pour un dénouement heureux comme celui du cargo *Khaled Muhieddine K,* battant pavillon togolais et armé par une compagnie syrienne, qui fut relâché avec ses vingt-cinq marins en mai 2011 après trois mois d'emprisonnement, contre une rançon de 2,5 millions de dollars, on déplorait en septembre 2011 au moins seize gros navires aux mains des pirates, dont trois depuis dix-huit mois121. En 2010, 1 090 marins ont été pris en otages, 30 d'entre eux ont été blessés, au moins 2 ont été tués et 516

ont été utilisés comme boucliers humains. Et selon l'Organisation maritime internationale, 488 d'entre eux ont fait l'objet de violences psychologiques ou physiques graves[122].

Le triste record est détenu par le *MV Iceberg1*, dont l'équipage entamait fin décembre 2011 son vingt et unième mois de détention. Depuis ce jour du 29 mars 2010, où ce navire battant pavillon de Panama avait été arraisonné à 10 milles à peine du port d'Aden, alors qu'il évoluait en dehors du couloir de circulation recommandé (IRTC[123]), chargé d'une cargaison de gaz naturel à destination des Emirats Arabes Unis. Avec ses vingt-quatre marins – neuf Yéménites, six Indiens, quatre Ghanéens, deux Soudanais, deux Pakistanais et un Philippin –, c'est la plus ancienne capture revendiquée par les pirates. Dès les premiers jours, de façon totalement irréaliste, ces derniers ont réclamé une rançon de 10 millions de dollars. Ce qui a singulièrement compliqué les pourparlers avec la société yéménite propriétaire, Azal Shipping & Cargo, postée à Dubaï.

En réalité, ces revendications farfelues rendent les négociations très difficiles. Voire impossibles. Considérant la rançon demandée comme excessive, l'armateur a rompu les contacts. D'autant plus que le navire ne semblait pas assuré malgré la valeur de sa cargaison[124]. Se désintéressant de la situation, Azal Shipping a cessé de verser les salaires de ses marins. Les pirates de leur côté se sont tournés vers les familles des marins ghanéens, yéménites et indiens en les menaçant de tuer l'équipage si la rançon n'était pas versée dans un délai de quarante-huit heures. Le site Piracy Report rapporte les propos d'un marin ghanéen sur les ondes de la radio Citi News[125] : « Nous sommes les uns contre les autres dans de petites cabines, avec un garde armé à la fenêtre, un autre à l'entrée et nous ne pouvons sortir sans autorisation. Nous sommes plus que brutalisés, nous sommes affamés, et la seule eau disponible est celle de l'air conditionné. C'est pire que l'enfer. »

Quelques mois plus tard, nouveaux chantages des ravisseurs, décidément imaginatifs : il s'agirait cette fois de vendre les organes des marins ! Menaces transmises par une vidéo prise par téléphone à une télévision indienne, IBNlive. Le commandant indien, Dhiraj Tiwari, y évoque les menaces incessantes et, images à l'appui, les conditions dramatiques dans lesquelles ils sont tous maintenus à bord du navire : « Le propriétaire se

fiche de savoir que nous allons tous mourir », conclut-il sans illusions. Autant de menaces en effet qui ont laissé la société propriétaire du navire totalement insensible. Même quand le troisième chef officier, yéménite, trouva la mort, en octobre 2010, elle donna l'ordre à l'équipage de ne pas garder le corps à bord puisque le navire était en panne de fuel pour faire fonctionner le congélateur, et elle ne chercha pas non plus à le faire rapatrier. « Les maladies se développent parmi l'équipage : certains souffrent d'hémorroïdes, un marin a perdu la vue et un autre a de graves problèmes d'estomac », dira le capitaine par téléphone à l'AFP à la fin de l'année126.

Quand, après un an de négociations discontinues, les pirates décidèrent enfin d'en rabattre et de ne plus demander que 3 millions de dollars, Azal Shipping fit une contre-proposition à 300 000 dollars… et, une fois encore, les pourparlers furent rompus. Le propriétaire afficha une totale indifférence, ne semblant pas se soucier que l'équipage soit tué ou que le navire soit coulé. Rien n'y fit, pas même les appels au secours de l'association humanitaire yéménite The National Organization for Defending Rights and Freedoms.

A plusieurs reprises, le Panama, dont le bateau bat le pavillon, ainsi que les différents gouvernements des marins ont à leur tout été incités à intervenir d'urgence par les familles et plusieurs organisations humanitaires. Mais sans succès. La société propriétaire a officiellement renoncé au navire et a demandé à l'International Maritime Organization (IMO) sa collaboration pour vendre le navire et son chargement afin de pouvoir payer les salaires et la rançon. Mais les craintes restent fortes qu'elle choisisse plutôt de laisser échouer le bateau. Un an après l'enlèvement, une cassette vidéo parvenue à CNN/IBN livre le témoignage dramatique d'un marin : « Nous sommes presque morts, nous devenons tous fous. Dans quelques mois certains vont en venir à se tuer. » Désespérées par l'inertie des gouvernements impliqués, les familles des marins indiens en sont arrivées à faire appel à Bollywood pour les aider à rassembler une rançon.

Peu à peu de nombreux marins sont tombés malades et réclament des médicaments pour soigner cécité, infections, maladies mentales, ou maladies de peau et leur état requiert une intervention humanitaire

d'urgence. Le chef mécanicien en particulier, très sévèrement handicapé, a fini par décéder en juin. Et, selon certains témoignages, deux marins auraient été tués par les pirates. « Cette situation est devenue la pire tragédie de toute l'histoire de la piraterie somalienne », rappelle Ecoterra International127. Selon cette association, le *MV Iceberg 1*, qui est au mouillage à Ceel Dhanaane, au nord-est de la Somalie, après avoir été déplacé plusieurs fois, risque à tout moment de s'échouer faute de carburant, et causerait alors un désastre écologique, en raison des produits toxiques contenus dans ses conteneurs. Mais, fin juillet, les pirates semblaient avoir obtenu l'aide de complices pour fournir le navire en carburant.

Petite lueur d'espoir, le 7 septembre 2011, reconnaissant que le propriétaire avait abandonné les marins et cessé toute négociation, Ansar Burney Trust International et Seafarers Rights International se sont associés pour tenter d'obtenir la libération de l'équipage128. En contrepartie, les pirates reprenaient du poil de la bête et réclamaient 8 millions de dollars, le 23 septembre 2011, faisant savoir que l'état des otages se détériore en raison de produits chimiques secrets que le navire transporterait, selon une conversation téléphonique de l'un des pirates avec Somalia Report129. Fin décembre 2011, rien n'avait bougé130.

Tortures et simulacres d'exécution

Ces prises d'otages tragiques du *Blida* et de l'*Iceberg 1* ne sont pas des exceptions et illustrent la situation inhumaine dans laquelle se retrouvent ces équipages multinationaux, sans grands moyens, totalement livrés à eux-mêmes en cas d'enlèvement et considérés comme quantité négligeable dans le maelström des négociations. Tandis qu'armateurs, affréteurs, sociétés de navigation, Etats du pavillon, comme les divers gouvernements impliqués se renvoient bien souvent la balle mois après mois. Sans doute ne prennent-ils pas toute la mesure du calvaire de ces équipages, malgré plusieurs rapports alarmants faisant état de véritables tortures physiques et morales. Les organisations maritimes internationales, The International Chamber of Shipping, Intercargo, Intertanko et la Fédération internationale des travailleurs des transports déclarèrent ensemble : « L'industrie du transport

maritime international est profondément touchée par les rapports faisant état de tortures physiques et mentales infligées aux marins par des pirates, souvent de la façon la plus barbare, y compris en les suspendant par une corde attachée aux chevilles au-dessus du bastingage avec la tête sous l'eau, et même les soumettant à l'horrible supplice de la cale humide131. » Un supplice pratiqué autrefois par les marines françaises et anglaises consistant à immerger un condamné sous la coque du navire.

Avec le développement de la piraterie en Somalie, les conditions de détention se sont durcies et sont devenues particulièrement inhumaines. « Il y a eu un changement, mais nous ne savons pas pourquoi », souligne le directeur du Bureau maritime international, Pottengal Mukundan, lors d'une rencontre à Londres sur le sujet en juin 2011. Selon lui, cette intolérable surenchère dans les sévices « a peut-être à voir avec le fait qu'il y a maintenant un autre type de personnes qui s'occupent des captifs. Ce ne sont que des bandes de voyous, ils n'ont jamais été à la mer et ils n'ont aucune empathie avec les marins132 ». Après avoir risqué leur vie lors de l'attaque pirate, les marins otages vivent ensuite de longs mois de cauchemar et de torture, comme l'expose le rapport The Human Cost of Somali Piracy, publié en juin 2011 par la fondation Oceans Beyond Piracy133 : « Les otages sont sévèrement battus, plongés sous l'eau, ont des fils de fer serrés autour de leurs parties génitales, et subissent des simulacres d'exécutions élaborés. » Quelle différence entre ces descriptions et celles évoquant les sévices infligés à leurs victimes par les pires tortionnaires ? En 2010, 1016 membres d'équipage ont été pris en otage, parmi lesquels 13 ont été blessés et 8 ont été tués134.

Des situations inextricables

Les équipages de navires occidentaux ne sont pas plus à l'abri de longues et douloureuses détentions que ceux de navires immatriculés dans les pays en voie de développement. Ils appartiennent d'ailleurs pour la grande majorité aux mêmes nationalités que ceux des navires des pays de l'Est ou d'Asie. Qui par exemple porte attention aux vingt-deux marins du pétrolier battant pavillon italien *MV Savina Caylyn*, retenus depuis le 8 février 2011 au large d'Harardhere, si ce n'est leurs familles ? Ces dix-sept Indiens et

cinq Italiens désespèrent de retrouver un jour la liberté, tant les négociations semblent faire du sur-place. Et ni l'armateur napolitain Fratelli D'Amato Spa, ni le leader des pirates à bord, Guhad Fatxi, ne laissent filtrer le moindre espoir de libération.

Tout juste les familles ont-elles appris que la situation « n'est pas bonne du tout ». L'équipage sera finalement libéré le 21 décembre 2011 contre, selon les pirates, une rançon de 11,5 millions de dollars135. Parmi les gros navires otages des pirates somaliens recensés par l'EUNAVFOR fin septembre 2011, figure également le chimiquier *MT Olib G* battant pavillon de Malte et propriété d'un armateur grec, détenu depuis le 8 septembre 2010, avec à son bord quinze Géorgiens et trois Turcs. Les pirates réclament 15 millions de dollars, quand l'armateur propose cent fois moins. Un accord sera finalement trouvé et les marins du *MT Olib G* seront libérés le 8 janvier 2012.

Ont figuré également sur cette liste de navires européens otages le vraquier *MV Eagle* et le cargo *MV Dover*, tous deux propriété d'armateurs grecs (respectivement retenus depuis les 7 janvier et 28 février 2011 et tous deux relâchés fin septembre 2011), le vraquier *MV Rosalia d'Amato*, battant pavillon italien et armé et administré par une société italienne (détenu du 21 avril 2011 au 25 novembre).

Mais sans nul doute les otages les plus précaires sont ceux des *MV Leopard* et *Asphalt Venture*, qui ont été débarqués et sont détenus quelque part à terre, sans même plus la « monnaie d'échange » que représente leur navire. Les sept membres indiens de l'équipage de l'*Asphalt Venture* ont été gardés en captivité, depuis le 28 septembre 2010, malgré le paiement d'une rançon par l'armateur et la libération du navire et du reste de l'équipage. Le gouvernement indien continue à dire que « tout ce qu'il peut faire c'est de maintenir la pression sur le propriétaire du bateau pour qu'il poursuive les négociations » mais cette fois une rançon a déjà été payée par l'armateur. Et les forbans ne veulent négocier qu'avec l'Etat pour obtenir en contrepartie la libération de tout ou partie de cent vingt-six pirates emprisonnés en Inde.

La situation des six marins du navire danois *MV Léopard* n'est guère plus enviable. Capturé le 12 janvier 2011, le navire, armé par la compagnie Shipcraft, transportait une cargaison sensible d'armement en provenance d'Europe et devait se rendre à Bombay, puis poursuivre sa route vers la

Malaisie et l'Indonésie. Le bateau est tombé en panne, forçant les pirates à l'abandonner et à emmener leurs otages à terre. Gardés depuis dans le bush, vraisemblablement près du village de Wisil au centre de la Somalie, cinq des six otages, deux Danois et trois Philippins, ont lancé par vidéo un appel à l'aide désespéré en juillet 2011. « Nous sommes assis ici depuis trois mois, nous avons sans cesse peur, et ne pouvons dormir… donc vous gouvernement danois, SVP aidez-nous avant que nous ne mourions. Dites à la compagnie de payer pour que nous rentrions chez nous », dit le navigateur. Peine perdue !

Malades, avec une épidémie de choléra dans la région, deux d'entre eux ont des maux d'estomac, sans doute par manque de nourriture. Et, selon le capitaine, les négociations seraient interrompues depuis trois mois136. Selon Ecoterra, l'équipage n'est pas couvert par l'agrément ITF (qui définit certaines normes sociales à respecter). Mais l'armateur danois, Shipcraft, assure que depuis janvier il négocie sans discontinuer, avec les conseils les plus appropriés, et affirme : « Nous faisons de notre mieux pour faire rentrer nos valeureux collègues de leur cruelle captivité le plus vite possible137. » Début janvier 2012, ces deux équipages étaient toujours retenus captifs. « Les risques encourus au cours de leur travail [par les marins] seraient inacceptables dans la plupart des industries », souligne encore le rapport de la fondation Oceans Beyond the Sea. C'est sans doute pourquoi, la plupart du temps, les entreprises de transport maritime ne tiennent pas vraiment à évoquer les conditions de travail ou de détention de leurs équipages. Elles ont effectivement le souci, on peut le comprendre, de ménager les meilleures conditions pour les négociations. Mais pas seulement. « Les entreprises maritimes gardent souvent le silence sur ce qui arrive aux marins otages, explique Andrew Palmer de la société Idarat Maritime, qui conseille les armateurs et les sociétés d'assurances. Les entreprises font signer à leurs équipages des accords de confidentialité qui les engagent à ne pas parler de leurs expériences en mer. Tout ébruitement n'est pas dans l'intérêt de l'entreprise en raison du risque de mutinerie138. » Mais la grande majorité des marins n'ont pas le choix, reconnaît encore le rapport The Human Cost of Somali Piracy, car leurs familles et parfois même leurs villages vivent de leurs salaires.

Plusieurs pays côtiers de la zone maritime où sévissent les pirates ont adopté en 2009 un code de conduite pour faire face à ce fléau et s'engageaient à faciliter « les soins adéquats, le traitement et le rapatriement des marins, pêcheurs et autres personnels et passagers de bateaux soumis à des actes de piraterie ou de vol à main armée contre leur bateau, en particulier ceux qui ont subi des violences139 ». Mais, pour le représentant de l'ONUDC140, Wayne Miller, les signataires n'ont pas respecté cet accord, arguant du fait que les otages concernés venaient d'Etats non signataires. Et tant pis pour les marins détenus qui ne sont pas nés dans le « bon » pays. Pour qui en douterait, le sort effroyable des marins philippins les convaincra !

Les Philippins en première ligne

Pourquoi les équipages philippins paient-ils un si lourd tribut aux pirates somaliens ? D'abord parce qu'ils sont trois cent cinquante mille à sillonner les mers de part en part sous tous les pavillons et forment ainsi la nationalité la plus employée dans la marine marchande de la planète. Un marin sur trois embarqués sur les paquebots, tankers, pétroliers et autres cargos serait philippin. Cette caractéristique les place donc en premières victimes de la piraterie dans l'océan Indien. En 2008, une centaine d'entre eux ont été ainsi capturés et deux cent cinquante en 2009141. Parmi les gros navires détournés, recensés par l'EUNAVFOR à la mi-septembre 2011, le vraquier chypriote *Eagle* comptait un équipage de vingt-quatre marins philippins et le navire italien *MV Rosalia d'Amato* quinze marins de la même nationalité à bord. Quant au navire grec *MV Pacific Express*, qui a pu réchapper d'un assaut à la même période, il comptait vingt-cinq Philippins parmi son équipage de vingt-six membres.

Ne pouvant les empêcher de fréquenter les régions dangereuses comme il le souhaiterait, et refusant de verser des rançons, le gouvernement philippin a donc décidé, en février 2010, de fournir à tous les marins une formation obligatoire d'une demi-journée pour les aider à réagir au mieux en cas d'abordage pirate : « Nous leur offrons l'étude de trois cas, expliquait alors la responsable pédagogique d'une entreprise de recrutement de marins. Dans le premier ils apprennent pourquoi le bateau a été attaqué. Dans le

deuxième, ils voient ce qu'auraient pu faire les marins pour empêcher l'attaque. Et enfin, ils réfléchissent à la façon de survivre à une attaque de pirates142. » Toute une série de techniques qui devraient aider les navigants à surmonter – un tant soit peu – peur et stress pour pouvoir se protéger en cas d'arraisonnement par des skiffs pirates.

TROISIÈME PARTIE

UN BUSINESS TRÈS PROFITABLE

CHAPITRE 10

Au cœur de l'organisation criminelle

Mille cinq cents. Ils seraient aujourd'hui mille cinq cents, un peu plus ou un peu moins, ces pirates somaliens qui rivalisent de violence et croulent sous les dollars. Ils sont répartis dans une dizaine de gangs, dérivés des quatre groupes identifiés en 2008 : le National Volunteer Coast Guard (NVCG) commandé par Garaad Mohamed intervient plutôt au large de Kismayo, au sud du pays. Le groupe Marka est placé sous la houlette de Sheikh Yusuf Mohamed Siad. Le groupe Puntland est essentiellement constitué d'anciens pêcheurs somaliens opérant autour du Puntland. Quant aux Somali Marines, organisés de façon militaire et dirigés par le seigneur de guerre Abdi Mohamed Afweyne, secondé par son fils Abdiquadir, ils sévissent entre Harardhere et Hobyo au centre du pays143. Mais pas d'égalité chez eux. Comme dans toute bonne société capitaliste, leur organisation est très hiérarchisée et l'argent retourne avant tout dans la poche des « investisseurs » engagés dans l'économie délictueuse.

Commanditaires et hommes de main

La piraterie en Somalie est devenue « une activité criminelle hautement organisée ». C'est ce que confirme le secrétaire général de l'ONU, Ban Ki-moon, le 31 octobre 2011144. Pour mener à bien ses opérations qui s'avèrent de plus en plus longues et complexes, elle opère avec ses propres règles, comme le décrit très précisément une enquête menée auprès de pirates du Puntland par Somalia Report, à la même époque. En haut de la pyramide règnent donc les « investisseurs », hommes d'affaires, officiels locaux ou chefs pirates. « L'investisseur paye pour les provisions, les armes,

le fuel et les bateaux pour au moins huit pirates, avant même que l'opération soit lancée. S'il dépense 2 000 $, il gagnera 200 000 $ pour chaque million de rançon obtenu. Après le détournement et durant toute la période d'attente de la rançon, l'investisseur paye pour tout ce dont les pirates ont besoin, y compris le fuel, la nourriture ou le khat145. »

Il arrive parfois que deux investisseurs concourent au financement de l'opération, l'un pour les préparatifs et l'autre pendant la durée de la prise d'otages. « Nous avons nos propres règles explique un pirate de Garacad à Somalia Report. Tout est équitable et juste. Lorsque l'on détourne un navire on divise entre nous. Si l'on utilise deux bateaux, on se rencontre avant et on discute de tout avant l'opération146. » Une entente qui n'est pas toujours aussi idyllique que ce témoin aimerait le faire croire, si l'on en juge par le nombre de conflits, souvent sanglants, qui s'ouvrent au moment du partage effectif de la rançon. Quant au chef qui va diriger les manœuvres il est choisi, selon leurs dires, par les pirates eux-mêmes. Sachant qu'il doit posséder une expérience militaire et s'engager à être le premier à monter à l'abordage. Une fois le bateau et son équipage maîtrisés, il gardera la tête du groupe durant l'ensemble du détournement et édictera les règles à bord assorties souvent de sanctions en cas de transgression. Ainsi, selon les documents retrouvés au moment de la libération du navire de croisière français *Le Ponant*, en avril 2008, il était interdit aux pirates de garde sur le bateau d'entrer dans les toilettes ou les chambres des otages sous peine d'une amende de 500 dollars147.

Le navire est ensuite ramené vers la côte somalienne et un nouveau groupe de pirates (une douzaine à une quinzaine en général) prend le relais pour assurer la garde des otages par roulement. Le chef charge alors un traducteur d'entamer des négociations avec l'armateur via internet et des téléphones portables. Par précaution, ils donnent de faux noms pour obtenir les abonnements de téléphone portable indispensables aux négociations et changent de numéros au moins deux fois par mois.

Un vrai « business model » mafieux

Après le versement de la rançon, tous les pirates qui ont collaboré à l'opération se retrouvent et un comptable procède au partage en fonction

des accords passés avant l'attaque. Y participent même les représentants des anciens du village au large duquel le navire a été retenu. Car eux aussi doivent recevoir une part du butin, en contrepartie de l'autorisation concédée au mouillage du bateau. « Pour une rançon de 1 million, explique un pirate de Bari à Somalia Report, l'investisseur touche au moins 15 %, le premier groupe au moins 70 000 $, le deuxième groupe 50 000 $, le traducteur 27 000 $, les anciens 15 000 $ et le comptable 7 000 ou 8 000 $. Le chef, qui a mis le premier le pied à bord, touche un pourcentage supplémentaire148. » Enfin une partie du butin est réinvestie en matériel qui servira pour les futures attaques.

Au-delà de ce témoignage, il semble bien que la répartition des parts du gâteau varie quelque peu selon les groupes, toujours avec un net avantage aux financiers. Tous les observateurs s'accordent à dire que 25 à 30 % reviennent à l'équipe maritime assaillante et à son chef qui touche un bonus en sus, 5 à 10 % vont aux anciens et aux politiciens locaux, 10 % sont remis à l'équipe de sécurité à terre et… 50 % sont destinés aux commanditaires et aux bailleurs de fonds. Ceux-ci doivent investir en amont de l'opération, sans savoir dans quel délai elle aura vraiment lieu. Jusqu'à 30 000 $ pour toute la période de « chasse » en haute mer dans l'océan Indien et jusqu'à 10 000 $ dans le golfe d'Aden. De plus, durant toute l'opération, ils doivent louer les services de milices locales pour se protéger des sous-clans rivaux et des menaces possibles, ce qui leur coûte 10 000 $ par mois149.

Le Groupe de contrôle pour la Somalie diligenté par l'ONU évoque dans son rapport du 10 mars 2010 un véritable « business model raffiné qui garantit à tous les participants de l'opération, si elle réussit, un pourcentage très précis ou une part de la rançon150 » et affine la répartition des parts entre les différentes équipes de pirates. Dans ce système, pour être pirate, tout candidat doit déjà posséder une arme à feu qu'il utilisera durant l'opération. Pour cet apport il sera doté d'une action de « classe A ». Celui qui apporte une arme de plus gros calibre comme un lance-roquettes ou une mitrailleuse ou encore un bateau obtiendra une action « A » de plus. Celui qui met le premier le pied à bord du navire attaqué se voit aussi attribuer une action « A » supplémentaire. L'équipe d'attaque, composée de huit à douze pirates actionnaires « A », doit se préparer à passer de longues périodes en mer avant de pouvoir monter à l'abordage d'un navire. La

deuxième équipe d'une douzaine de membres est chargée de maintenir la protection à terre dès que le bateau capturé est ramené au mouillage. Ses membres eux aussi doivent avoir leur propre arme et reçoivent une action de « classe B », correspondant en général à un montant fixe autour de 15 000 dollars.

« Do or die »

Les hommes qui montent à l'abordage des navires sont sans conteste les plus exposés de toute la chaîne d'intervention pirate. Et ils le savent. Prenant tous les risques, ils sont en première ligne et peuvent à tout moment y laisser leur peau ou aller croupir au fond d'une cellule. « Do or die[151] », c'est leur mot d'ordre, version locale du « marche ou crève », tant ils savent qu'à chaque opération aucun n'est sûr de revenir. Ces gangs sont d'ailleurs bien hétéroclites. S'y retrouvent des miliciens aguerris en rupture de ban. Des ex-gardes-côtes très entraînés côtoient des pêcheurs désœuvrés, réquisitionnés au début avec leur bateau de pêche pour monter à l'assaut. Si certains ont bien choisi l'aventure, d'autres se retrouvent là par hasard ou par contrainte. La piraterie ou la misère ? A l'image de ceux qui constituaient le gros des troupes des flibustiers sévissant aux Antilles au XVII^e^ siècle et que le gouverneur français Cussy, chargé de les éradiquer en 1684, considérait comme des « entreprises par coup de désespoir[152] ». Il suffit de lire le pedigree de certains des pirates qui attendent leur procès en appel dans les prisons françaises pour avoir participé à la capture du voilier français *Carré d'As*. Parmi les six Somaliens arrêtés deux étaient pêcheurs sans emploi et n'avaient jamais été scolarisés. Un troisième, Abdulahi Guelleh Ahmed, semblait avoir été plutôt réquisitionné par les ravisseurs, comme Jean-Yves Delanne, retenu en otage avec son épouse, l'a décrit, lors des auditions préalables à la mise en accusation, « comme un pêcheur recruté par les pirates qui s'était trouvé "un peu par hasard" sur le bateau[153] » et avait servi de taxi aux ravisseurs.

Tous les hommes de base qui ont réussi à ramener à un port somalien le navire qu'ils ont attaqué et capturé ne reçoivent collectivement que le tiers, voire le quart de la rançon. Ils ont pourtant traversé des jours houleux en mer, affrontant bien souvent les contre-attaques des forces navales en

patrouille aux alentours et ont donc été chargés des opérations armées les plus hardies. Les hommes de la deuxième équipe qui prennent le relais à bord, ceux que l'on appelait autrefois « l'équipage de prise », risquent eux aussi leur vie, en particulier quand, affaire conclue, ils fuient au plus vite le bateau pour tenter de retrouver sans encombre la terre ferme. Or ceux-là doivent se contenter d'un dixième du butin. Mais à l'autre bout de la chaîne, les commanditaires et les bailleurs de fonds de la dizaine de gangs existants ne courent pas grand danger dans l'aventure – si ce n'est de perdre une partie de leur mise – mais ils se réservent la part du lion. Très peu nombreux, ils interviennent dans l'ombre, payent les bateaux, les armes, les moyens de communication, assurent le recrutement, et se répartissent royalement la moitié des sommes extorquées. Seigneurs de guerre locaux, chefs de clan ou hommes d'affaires, ils se sont très vite constitués de véritables fortunes. Un fonctionnement qu'on pourrait somme toute croire inspiré par la plus pure tradition du système capitaliste ! Cependant, « il n'y a pas d'étude accessible qui identifie les financiers pirates clés et les investissements qu'ils pratiquent, regrette le spécialiste Rudolph Atallah. Ce qui représente un trou géant dans notre approche de lutte contre la piraterie, sachant que certains de ces financiers ont investi dans les business mondiaux actuellement les plus prospères[154] ».

Malgré tout, même si la répartition est largement inégale et inversement proportionnelle au risque physique encouru, la part qui revient au pirate de base reste importante, tant les rançons sont élevées. Chacun touchera au minimum 150 000 dollars, selon l'évaluation du Bureau maritime international, « ce qui est dix fois plus que ce qu'un Somalien moyen touchera durant toute sa vie. Même le membre du gang au plus bas de l'échelle recevra quelques milliers de dollars[155] ». Poussant plus loin la tentative d'évaluation, l'organisme Geopolicity[156] s'est livré à une étude économique minutieuse, tel un business plan, pour déterminer les revenus des pirates somaliens. Se basant sur un nombre moyen de mille cinq cents pirates en activité au large des côtes somaliennes, il assure, avec beaucoup de précision, que chacun peut espérer gagner entre 168 630 $ et 394 200 $ durant une carrière théorique de cinq ans.

Les négociateurs enfin, que les pirates préfèrent appeler « interprètes », jouent un rôle crucial dans tout détournement. A eux de gérer au mieux le

temps et de sentir le point de non-retour dans les pourparlers. Selon le rapport du Groupe de contrôle sur la somalie de l'ONU, « comme ils doivent posséder plusieurs langues étrangères, en particulier l'anglais, ils sont habituellement recrutés en dehors des réseaux de pirates, et fonctionnent essentiellement comme "consultants" auprès des gangs, auxquels ils sont parfois liés par des affiliations claniques. Beaucoup ont travaillé ou étudié en dehors de la Somalie et continuent à voyager à l'étranger. Parmi les négociateurs importants en 2009 et 2010 on peut citer Ali Hassan Sharmarke, Looyaan Si'id Barte, Mohamed Saaili Shibin et Ahmed Saneeg157 ». Personnages incontournables, ils peuvent être amenés à conduire plusieurs négociations en parallèle. Quand le Groupe de contrôle faisait son enquête, début 2011, il a pu relever que quatorze négociateurs menaient des pourparlers pour vingt-cinq navires retenus en otages.

Les femmes et les enfants derrière

Traditionnellement, la piraterie est une affaire d'hommes, de mâles chasseurs quittant le plancher des vaches pour l'univers liquide, mais sans perdre un seul de leurs réflexes. Et de nombreux jeunes Somaliens ont été attirés depuis les premiers jours par cette nouvelle activité, garantie d'argent facile. « Des jeunes désœuvrés entendent parler d'énormes rançons récupérées par les pirates, c'est la seule incitation dont ils ont besoin », explique à l'AFP un notable de Harardhere158. Aujourd'hui comme hier, « le pirate, explique Gilles Lapouge, est un homme qui a refusé sa place dans le monde des adultes. Il a imaginé de prolonger pour toujours la félicité de ses premières années. La vie est un jeu. La raison, le travail, la responsabilité, toutes les inventions de l'âge, glissent sur sa résolution. Son bateau, son coutelas, ses emblèmes, ses tromblons sont les figures d'une panoplie. Le drame est que cette panoplie est monstrueuse, elle n'est pas du tout pour de rire : les tromblons tirent vraiment, les couteaux coupent des têtes et les forbans sont des brutes. Le rêve d'enfant est promis à la perversion159 ».

Sous l'emprise du rêve de gain facile, régulièrement, de nombreux apprentis pirates disparaissent en mer en cours d'opérations. Mal préparés, il suffit parfois d'une mauvaise manœuvre pour que l'un ou l'autre tombe à

l'eau ou que leur skiff se retourne. « En discutant avec les anciens, on a pu observer que de nombreux villages ont perdu des centaines de jeunes hommes qui partent en mer et ne reviennent jamais160. » Et bien évidemment, autre ressort meurtrier, les rançons records favorisent les désaccords et se soldent par des batailles rangées à l'arme lourde, des estropiés et là encore des morts. A Harardhere, par exemple, la rançon de 7 millions de dollars versée pour la libération du *Maran Centaurus* en janvier 2010 a laissé sept morts sur le tapis.

Enfin, avec les offensives des forces navales patrouillant dans l'océan Indien sous l'égide d'une quinzaine de pays, les pirates voient leurs rangs se clairsemer encore plus. Sans qu'on sache vraiment combien d'entre eux ont laissé la vie dans ces criminelles aventures. Les méthodes parfois expéditives auxquelles recourent à présent certaines marines ne peuvent qu'accélérer les choses. La perte de ces forces vives risque d'hypothéquer gravement l'avenir de certains villages, mais l'appel de la piraterie est toujours aussi attractif. Sans doute pour compenser ces pertes, des femmes commencent à venir grossir les rangs des flibustiers. En mai 2011, quatorze jeunes femmes, âgées de dix-huit à trente ans, ont rejoint une troupe de pirates basée à Hobyo. Elles œuvrent dorénavant en qualité de gardes armés à terre ou à bord des vaisseaux détournés, mais elles ne font toutefois pas partie des bandes montant à l'abordage161.

Quant aux jeunes, ils semblent être recrutés de plus en plus jeunes. Quand, dans une de ses opérations musclées, la marine indienne a réussi un coup de filet majeur à 600 milles à l'ouest de ses côtes, en mars 2011, quel ne fut pas son étonnement de constater que, parmi les soixante et un pirates arrêtés, figuraient pas moins de vingt-cinq jeunes de moins de quinze ans162. Quatre d'entre eux n'avaient même que onze ans. Jusque-là, il était déjà arrivé que les forces militaires arrêtent de très jeunes Somaliens enrôlés par les pirates, mais jamais aussi jeunes et en aussi grand nombre. Une forme d'extension à la Somalie du tragique enrôlement des « enfants-soldats » dans les pires conflits africains.

CHAPITRE 11

L'économie parallèle, nouveau modèle dominant !

La piraterie n'enrichit pas seulement les gangs qui s'y adonnent. Loin de là ! Ses effets se sont fait sentir sur l'économie et la vie des villages somaliens, auxquels elle a apporté la prospérité, après quelque quinze ans de pénurie. Comme le note le spécialiste Rudolph Atallah163 au colloque de Dubaï sur le sujet en avril 2011, les villages côtiers gagnent de l'argent en approvisionnant les pirates et leurs otages durant la longue période des négociations. Les négociateurs sur place sont appointés pour mener à bien les pourparlers avec les armateurs. Les pirates locaux sont recrutés pour les attaques en mer et leurs épouses touchent aussi un pécule avant qu'ils partent en opération. Sans oublier qu'une fois la rançon versée, les anciens du village en perçoivent souvent 10 %. Les sommes concernées sont loin d'être négligeables, puisqu'en moyenne les butins s'élèvent, nous l'avons vu, à 4,5 millions de dollars par navire détourné avec des pics qui peuvent dépasser les 10 millions.

Soutien local inconditionnel

Des sommes assez énormes pour faire tourner bien des têtes et jeter cul par-dessus tête une organisation sociale déjà fragile. Auteur d'un rapport pour l'ONU en janvier 2011, Jack Lang décrit même une industrialisation du phénomène, « notamment l'émergence de nouvelles professions (intermédiaires, négociateurs, interprètes) [qui] crée une dépendance croissante de la population somalienne à la piraterie » et entraîne un soutien tant de la part des chefs de clan que d'une partie de la diaspora. Reprenant

l'analyse de la plupart des spécialistes de la région, il tire la sonnette d'alarme : « Le risque d'atteindre un point de non-retour se profile, avec la formation d'une véritable économie mafieuse de la piraterie et une profonde déstructuration de la société somalienne, fondée sur des équilibres locaux fragiles. » Plus critique encore, l'éditeur de Somalia Report, Robert Young Pelton, insiste sur l'effet délétère de cet énorme afflux d'argent qui « a provoqué un boom immobilier au Puntland et entretenu des centaines de bons à rien en flingues et en 4 × 4[164] ».

« Nous voyons la piraterie comme une voie de développement et non comme un crime. Si les pirates nous servent de tremplin pour survivre, pourquoi pas ? Nous profitons du fruit de leur travail et les apprécions comme tels », disait en 2010 un restaurateur de Eyl[165]. Ce port du centre du Puntland a retrouvé la prospérité grâce à la piraterie. Et la plupart de ses habitants ont accordé un soutien inconditionnel aux flibustiers qui y ont pris leurs quartiers, le transformant en véritable repaire. C'est ainsi qu'Eyl a connu son heure de gloire, devenant un des pôles du système pirate. Jusqu'à ce que les autorités de la région décident de s'y attaquer de front, chassant les pirates plus au sud, vers Garacad et Hobyo, tandis que d'autres poursuivaient leurs activités à partir de Xabo, sur la côte nord. Car le centre névralgique de la piraterie reste au Puntland. C'est de là que partent encore la majorité des expéditions et c'est aussi là que les navires détournés viennent jeter l'ancre durant les négociations des rançons.

Une deuxième zone, moins importante, est située au centre de la Somalie, essentiellement autour du port d'Harardhere. Enfin, on a pu constater depuis septembre 2010, comme le notait Jack Lang, « une tendance récente et inquiétante à un déplacement des points de départ vers le sud de la Somalie, marqué par l'absence de gouvernance et la présence des Chebab[166] ». En particulier autour de Kismayo. Tous les ports investis par les pirates ont subi la même évolution. Harardhere, par exemple, était autrefois un petit village de pêcheurs. Depuis 2009, le voici transformé, comme le décrit un journaliste de Reuters, en « une ville très affairée où les luxueux 4×4 appartenant aux pirates et à ceux qui les financent provoquent des embouteillages le long des rues poussiéreuses et défoncées[167] ». Devenue le repaire d'un des gangs de pirates, la ville touche un pourcentage de chaque rançon versée qu'elle consacre à la construction de ses

infrastructures, hôpital et écoles. L'administration du pays n'y a plus aucune influence. « Le business pirate est devenu l'activité économique la plus profitable dans notre région », expliquait en 2009 à l'agence Reuters l'officier de sécurité de la ville. Un peu plus au nord, le port d'Hobyo connaît des activités florissantes, grâce aux pirates toujours. Ainsi pouvait-on noter en avril 2011 la présence de huit navires détenus non loin du port, six à 20 milles au nord et un autre au large, tous en attente du versement de rançons. Quant au huitième, *le VLCC Irene SL*, il était relâché le 8 avril après cinquante-huit jours de détention contre la rançon record de 13,5 millions de dollars168.

Face à ces monceaux de dollars dépensés sans compter, à quels moyens d'action pourraient recourir les autorités du Puntland, la région refuge par excellence des pirates, avec leur petit budget annuel de 20 à 25 millions de dollars ? Soit 2 millions par mois, quand la plus petite rançon pirate s'élève au minimum au double. « C'est une situation très dangereuse pour nous, car nous ne pouvons payer nos forces de sécurité et de police qu'environ 50 dollars par mois, reconnaît Saeed Mohamed Rage, ministre aux affaires maritimes du Puntland. Il y a un risque qu'ils soient corrompus. Si nous ne faisons pas quelque chose très rapidement contre les pirates, nous courons le risque qu'ils prennent le pouvoir. Le versement de rançons élevées par les compagnies maritimes a sapé nos efforts pour maintenir la situation sous contrôle et mettent en danger notre sécurité. Cela doit cesser169. »

Une nouvelle défiance

Toutefois, malgré ce développement sans précédent, bénéfique à plusieurs villages côtiers et certaines villes de l'intérieur, le soutien n'est pas aveugle. « Le crime odieux consistant à prendre en otage des personnes innocentes n'est sanctionné ni par le xeer, le système légal traditionnel, ni par la charia, ni par aucun autre règlement en Somalie, expliquent deux journalistes spécialisés. La demande de rançon pour relâcher un navire de pêche illégal qui a été capturé est considérée par la grande majorité des Somaliens comme une rétribution pour tous les maux qu'ils ont subis de ce fait. Mais ils considèrent tous que les prises en otage – comme le cas de cette famille danoise, les Johansen, prisonniers de février à septembre 2011

– sont des crimes abjects contre des innocents, et que les coupables doivent être tués conformément aux traditions, coutumes et xeer. Une opinion différente prévaut en ce qui concerne le grand nombre de matelots somaliens tués par les forces navales étrangères en haute mer. Ils sont souvent considérés en héros défendant les eaux territoriales somaliennes, c'est pourquoi les gens comprennent dans une certaine mesure leur hostilité envers les enlèvements d'équipages, c'est-à-dire ce que les pirates appellent leur business170. »

A ce refus, d'ordre moral et religieux, s'ajoute une défiance grandissante, en réaction au mode de vie débauché qu'adoptent les pirates à chaque retour d'expédition. Leur impact sur la vie des communautés locales est de moins en moins bien considéré par les anciens. Les prix des denrées explosent et les repères deviennent plus flous. Nombreux sont les jeunes pirates qui, de retour à terre après des jours et des semaines de tensions et de violence à bord d'un bateau capturé, se noient sous les dollars, sombrent dans la drogue et la « consommation » de prostituées.

« Aujourd'hui vivants, demain morts, que nous importe d'amasser ou de ménager, nous ne comptons que sur le jour que nous vivons et jamais sur celui que nous aurons à vivre171. » Etrange actualité que ces paroles écrites en 1684 qui illustrent parfaitement la soif de jouir au jour le jour des jeunes pirates somaliens ! Et l'on se doute du fossé qui ne peut que se creuser avec leur communauté d'origine. N'en viennent-ils pas souvent à oublier les traditions locales qui les ont façonnés ? Voire à remettre en cause le rôle de leader des anciens ? « La fibre même de la culture du clan est lentement corrodée par un système extrêmement corrompu basé sur le vol et la violence, constate Rudolph Atallah172. La dynamique traditionnelle du clan est directement concurrencée par une forme alternative de légitimité perçue (la piraterie) et le résultat de cette situation délicate contribue au glissement plus profond du pays dans le chaos et le désastre. »

Autre conséquence étonnante, les coûts des mariages explosent au Puntland. Les femmes des régions voisines accourent vers les repaires pirates à la recherche d'hommes « à cash ». Les gangsters des mers dépenseraient facilement 35 000 $ pour leur mariage, alors que les habitants sont contraints d'épargner des années pour verser jusqu'à 5 000 dollars afin de s'offrir une femme. « J'ai divorcé et épousé un pirate qui travaille à

Garacad, explique une jeune femme à Somalia Report. Les premiers mois nous avons mené grande vie, mais ensuite il a commencé à sortir avec une autre femme, après avoir obtenu une nouvelle rançon. Finalement j'ai demandé le divorce et suis revenue chez mes parents à Galkayo[173]. »

Les anciens voient d'un très mauvais œil cette débauche de dollars pour s'offrir des femmes, rappelant que l'argent est considéré comme *haram*, c'est-à-dire en contradiction avec les préceptes de l'islam. « Les rançons pirates affectent très profondément les familles, reconnaît la ministre du Puntland pour les femmes et le développement de la famille, Asha Geelle Dirive. Parfois cela provoque des divorces car les pirates veulent épouser de nouvelles femmes très belles. Il nous faut en informer le peuple et stopper tout ça. Les nouveaux pirates viennent en majorité de l'extérieur des villes et ils ne comprennent pas que l'argent des rançons n'est que temporaire. Ils pensent que leur nouveau job de pirate est permanent et qu'ils vont devenir millionnaires[174]. »

Menaces commerciales

Pas de quartier. Les pirates n'hésitent pas à s'en prendre même aux bateaux somaliens. Entre les seuls mois de juillet et septembre 2011, ils ont enlevé dix bateaux de commerce dans le port de Bossaso, la capitale commerciale du Puntland, vraisemblablement pour s'en servir de bateaux-mères afin d'attaquer d'autres navires. En réaction, pour la première fois, les autorités locales et les hommes d'affaires l'ont dénoncé publiquement et se sont concertés pour décider de mesures à prendre pour faire baisser la piraterie dans la région[175]. Mais le Puntland n'est pas le seul territoire à être la proie des gangs pirates. A la même époque, un bateau de commerce appartenant à un homme d'affaires somalien était également volé alors qu'il naviguait vers le Yémen. Pas de pitié pour leurs compatriotes… les agresseurs tuèrent dans l'attaque un membre de l'équipage et le propriétaire n'a plus depuis aucune nouvelle des huit autres marins. Pas de demande de rançon toutefois. Le bateau a été aussitôt utilisé comme bateau-mère pour attaquer – sans succès – un cargo italien, le *MV Montecristo*, en octobre 2011. Sous le coup d'une vigoureuse contre-attaque de bateaux

militaires américain et britannique, il dut rebrousser chemin pour venir jeter l'ancre près du port d'Eyl, dans l'attente de nouvelles opérations.

Après trois ans au pouvoir et des relations régulières avec le monde des pirates, le président du Puntland, Abdirahman Mohamud Farole, prétend être déterminé à mener la guerre contre eux et souligne que leur argent est *haram*. Le Groupe de contrôle sur la Somalie a souligné à plusieurs reprises que « l'attitude des autorités du Puntland est très ambiguë, les responsables, à tous les niveaux, recevant leur part des recettes procurées par la piraterie176 ». Mais les autorités ont lancé des opérations en 2010 pour les chasser des ports où ils avaient pris leurs quartiers comme Eyl ou Bossaso, et de certaines villes à l'intérieur des terres comme Garowe et Galkayo177. N'empêche que « malgré cet apparent progrès, la volonté du Puntland de lutter contre la piraterie doit être suivie de près, et être durablement encouragée. Plusieurs chefs de pirates et négociateurs bien connus du Puntland – tous impliqués dans de multiples détournements de navires – ou bien continuent à se rendre fréquemment au Puntland, ou bien y opèrent en toute impunité ». D'autres encore, qui avaient été condamnés par les tribunaux de la région, ont été libérés « pour des raisons douteuses ».

Perdant leur port d'attache, les pirates se sont réfugiés dans d'autres petits villages, au grand dam des chefs traditionnels qui ne tiennent pas toujours à les voir s'établir chez eux. Les anciens n'ont certes pas les moyens de les empêcher de mouiller au large de leurs côtes, mais ils peuvent s'opposer à ce qu'ils pénètrent sur leurs territoires. En juillet 2011, toute la communauté de Booli Moog, à la pointe nord du Puntland, interdisait ainsi *manu militari* l'entrée de son village au gang qui avait détourné cinq mois auparavant le cargo *MV Dover* et y détenait en otage un couple danois et ses enfants. En provenance d'un port plus au sud, le navire avait jeté l'ancre au large quarante-huit heures plus tôt. A court de ravitaillement, les pirates, rejoints par l'autre partie de leur bande venue par les terres à bord de six véhicules, étaient bien décidés à se fournir au village. Mais « les jeunes, les entrepreneurs et les administrateurs du district prirent leurs fusils pour se battre contre les pirates s'ils voulaient entrer dans le village par la force », rapporta l'un des jeunes responsables à Somalia Report178.

Trois mois avant c'était Saïd Aden, le maire de Bender Beyla, une ville un peu plus au sud de la région, qui incitait les habitants à manifester contre la présence des gangs dans leurs murs, et leur recommandait de ne laisser à aucun prix leurs adolescents rejoindre les pirates179. De plus en plus de villages se refusent à accueillir la flibuste ainsi que les bateaux qu'elle détient en otages. Ce sont pourtant de bons clients pour le commerce local quand ils viennent s'approvisionner en eau, en nourriture et en matériels indispensables pour la bonne marche des navires. Mais ils apportent aussi avec eux tous les excès de leur mode de vie décadent, dilapidant leurs dollars en vin, en drogue et en femmes. Entre les deux, les anciens peu à peu font leur choix.

CHAPITRE 12

Profession : blanchisseur de rançons

Les flibustiers somaliens sont comme tous les hommes de main : une fois leur butin partagé, ils dilapident leur part. Mais il n'en va pas de même pour les commanditaires et les bailleurs de fonds qui préfèrent investir ailleurs les magots qui leur reviennent. Ils ont besoin pour cela de relais afin de blanchir les monceaux de dollars qui leur ont été versés en cash. Tout comme les grands réseaux criminels manipulant de l'argent liquide, que ce soit dans la drogue ou la prostitution, il faut bien trouver des moyens de le blanchir, en le légalisant. Ce n'est pas une mince affaire, car depuis 2008 la piraterie a changé de registre, passant de petites initiatives locales à une entreprise criminelle très structurée aux ramifications internationales brassant de colossales fortunes. Il s'agit bien d'une « industrialisation de la piraterie » pour reprendre les termes de Jan Kopernicki, vice-président de Shell Shipping et président de la Chambre de commerce maritime du Royaume-Uni, qui ajoute : « Du point de vue du commerce maritime, il semble qu'il y ait nettement une approche plus structurée et organisée qui se développe et c'est inquiétant car cela relève de la grande criminalité[180]. » Les pirates ont affiné leur organisation et l'argent qu'ils extorquent aux compagnies maritimes sous forme de rançon sert à financer d'autres activités tout aussi répréhensibles. Mais aussi des affaires affichant les parfaites apparences de la légalité.

Hawala et diaspora

« Bénéficiant d'un isolement géographique pratique, de la corruption galopante des autorités locales, et d'un savant mélange de protection

clanique, la piraterie artisanale s'est transformée en une entreprise mafieuse régionale, explique le spécialiste Simon Minkowski[181]. Avec la complicité de relais yéménites et kenyans, la piraterie participe ainsi aux côtés du trafic de réfugiés, d'armes et de khat, à la formidable vitalité illicite des échanges régionaux à partir de la Somalie et vers l'intérieur du continent africain ou vers la péninsule arabique dont Dubaï reste une plaque tournante[182]. » Sur ce point, le Bureau du département d'Etat américain pour les affaires internationales de drogue est sans détour : « Les pirates blanchissent surtout leurs rançons dans le nord de la Somalie, ainsi que peut-être dans les pays voisins, le Moyen-Orient ou l'Europe. (…) Les officiels du Puntland, région du nord de la Somalie, tireraient bénéfices des rançons pirates. Ils pourraient faciliter le blanchiment ou le transfert de cet argent vers les pays voisins ou dans le reste du monde. De cette manière, la corruption publique facilite de façon significative le blanchiment d'argent. Une grosse partie des rançons resterait en liquide. L'argent des rançons financerait l'immobilier, des biens de luxe et des entreprises[183]. »

Cet argent, extorqué par les financiers pirates aux entreprises de transport maritime et à leurs assureurs, « s'évapore à travers les tuyaux sinueux et "grisés" du système des *hawala*[184] ». Une organisation originale qui, avec le temps, s'est érigée en intermédiaire obligé pour tous les Somaliens. Un système traditionnel, entièrement basé sur la confiance, qui évite de passer par un réseau bancaire et exonère de toute transmission de moyen classique de paiement. Un système très souple enfin, qui ne laisse pas de traces et échappe à toute taxe et tout contrôle des changes et des échanges. Son principe est simple : on dépose les fonds auprès d'un hawala, sorte d'agence de change. Celui-ci prend contact avec son correspondant le plus proche du destinataire prévu et le charge de lui transmettre la somme de l'investissement souhaité. Avec un tel fonctionnement sans traces écrites ni signatures, les hawala, on s'en doute, ne facilitent pas vraiment la traçabilité des transactions financières. D'autant plus que les hawala ont su se moderniser grâce à des réseaux efficaces de téléphonie mobile et d'internet, pour « donner naissance à de grandes structures spécialisées qui représentent des exemples de réussite commerciale, comme Dahabshiil ou Amal, sociétés somaliennes aujourd'hui basées à Dubaï[185] », souligne Simon Minkowski.

Habitués depuis toujours à fonctionner en réseaux, entre clans et communautés, les pirates somaliens, et en particulier les financiers, se sont glissés sans difficulté dans ce réseau économique et technologique. Ils suivent en cela le chemin emprunté depuis longtemps par les nombreux expatriés somaliens qui conservent des relations très étroites avec leur région d'origine. Tous ou presque envoient régulièrement des fonds pour aider leurs familles restées sans moyens de subsistance, et aussi, dès qu'ils le peuvent, pour investir au pays. Et tous ces transferts passent eux aussi par les hawala. En effet, par choix ou par nécessité, au moins un Somalien sur dix vit en dehors de son pays186, soit dans les pays voisins, Ethiopie, Djibouti, ou Kenya, soit de l'autre côté du golfe d'Aden, au Yémen, à Dubaï ou en Arabie Saoudite. Ils s'expatrient également vers certains pays d'Europe, Grande-Bretagne ou pays scandinaves, voire à l'autre bout de la planète, en Australie, au Canada ou aux Etats-Unis.

On sait depuis plusieurs années que nombre de Somaliens expatriés sont sensibles à l'activité des pirates, comme le souligne une parlementaire européenne : « Selon certains rapports, même la diaspora somalienne appuie les pirates locaux, en les aidant à se procurer des équipements sophistiqués, en jouant le rôle d'intermédiaires187. » Ceux-ci bénéficieraient « d'un réseau d'informateurs réparti un peu partout dans le monde et principalement en Amérique du Nord où la diaspora est nombreuse : plus de deux cent mille Somaliens vivraient au Canada (…). Elle leur apporterait des fonds, de l'équipement et des informations, en échange d'une part du butin des rançons188 ».

Une criminalité organisée

En sens inverse, les énormes sommes d'argent générées par la piraterie quittent pour une bonne part le territoire somalien pour être placées sur les comptes les plus productifs de la planète. Selon deux eurodéputés, le Grec George Koumoutsakos et le Néerlandais Peter Van Dalen, l'argent des rançons va à des seigneurs de guerre somaliens qui le placent sur des comptes bancaires, y compris dans des pays d'Europe189. Une affirmation confirmée en 2010 par Jean-Michel Louboutin, directeur exécutif des services de police d'Interpol : « Cette année, nous sommes parvenus à

connecter des enquêtes de piraterie entre l'Europe occidentale et l'Afrique de l'Est[190]. » Il déclarait en outre un an auparavant, lors de la 78e assemblée générale de cette organisation policière internationale, que des non-Somaliens étaient certainement impliqués dans ces activités[191]. « Ce ne sont pas des pirates romantiques tels que certains pourraient être conduits à se l'imaginer, renchérissait la ministre espagnole de la Défense, Carme Chacon, au moment du détournement de l'*Alakrana*, l'un des plus grands thoniers du monde, en novembre 2009. Ce sont d'authentiques organisations criminelles qui se concentrent sur la prise de tous types de navires de commerce, chalutiers, navires appartenant au Fonds alimentaire mondial. Ils le font pour obtenir des rançons et ils ont des liens avec des cabinets juridiques sophistiqués à Londres[192]. »

L'Amérique du Nord n'est pas en reste, si l'on en croit Karsten von Hoesslin. Cet analyste senior pour Risk Intelligence affirmait en 2010 que les Somaliens-Canadiens ont reçu une part des rançons versées aux pirates opérant dans la Corne de l'Afrique et que cet argent peut avoir été renvoyé en Somalie pour financer de nouvelles prises d'otages : « L'argent vient à Ottawa, à Londres, à Nairobi. Nous savons où va l'argent[193]. »

Du Kenya aux pays du Golfe

Contraints ou consentants ? Certains pays proches de la Somalie voient donc affluer une partie des masses de dollars fruit du trafic lucratif des pirates qui cherchent à investir dans le développement immobilier, « une des plus grandes lessiveuses de l'argent de la piraterie ». Mombasa et Nairobi en particulier voient fleurir des constructions à tout-va. Grâce à l'argent de la piraterie, les immeubles de standing grimpent à toute vitesse et de nouveaux quartiers surgissent de terre, comme Eastleigh, le préféré des investisseurs somaliens dans la capitale kenyane, surnommé « petit Mogadiscio ». « Mon salaire me permet de bien prendre soin de mes enfants, et je suis reconnaissant à l'égard du propriétaire en dépit de sa profession », dit ouvertement un Kenyan gérant dans un grand magasin d'appareils électroniques qui emploie quinze personnes. « Je sais que mon patron est un pirate, mais ce n'est pas mon problème, renchérit un autre, gérant d'une station d'essence à Eastleigh. Je n'ai tué personne. Je gagne

mon argent à la sueur de mon front. » Comme l'expose une longue enquête de cinq journalistes de *FAIR* consacrée aux pirates et à la corruption en Afrique194, à Nairobi un pirate ne peut officiellement ouvrir un compte bancaire ou gérer une affaire. Il doit donc trouver un Kenyan pour le faire à sa place : « L'investisseur m'a demandé de travailler pour lui. Plus il gagne plus je gagne aussi », reconnaît sans complexe le gérant. C'est aussi simple que cela. Le porte-parole du gouvernement kenyan Alfred Mutua a déclaré à ces journalistes que de l'argent provenant de la piraterie serait blanchi par ce biais. En 2009, 26,2 millions de dollars auraient ainsi fait leur entrée dans l'économie du pays. Résultat, les prix de l'immobilier ont flambé, triplant en quelques années. « Le Kenya devient un pays majeur dans le blanchiment d'argent, certifie le Service des narcotiques du Département américain dans son rapport de 2010195. L'utilisation du Kenya comme lieu de transit par les trafiquants internationaux de la drogue continue à augmenter et le blanchiment des fonds relevant de la piraterie somalienne est un problème important. Le système financier kenyan blanchirait plus de 100 millions de dollars par an, y compris un montant indéterminé de fonds liés à la piraterie en Somalie. »

Les pays du Golfe semblent aussi être très accueillants pour les dollars des pirates. Ce même rapport du Département d'Etat américain de 2010 sur le contrôle des narcotiques affirme : « Selon plusieurs informations, les Emirats sont utilisés comme centre financier par les réseaux pirates opérant au large des côtes de Somalie196. » Christopher Ledger, ancien officier de la Royal Navy et directeur de l'entreprise de sécurité Idarat Maritime, précisait au quotidien *The Independent* : « Il est évident que les syndications basées dans le Golfe – certaines à Dubaï – jouent un rôle significatif dans la piraterie de la Corne de l'Afrique. Il y a d'énormes quantités d'argent engagées et cela donne aux gangs pirates des moyens sophistiqués pour transférer l'argent ainsi que l'accès à une technologie moderne pour mener les détournements de navires. C'est un problème international et les compagnies de transport maritime doivent s'assurer que leurs équipages apprennent à en tenir compte197. » Dubaï plus particulièrement est considérée comme une des plaques tournantes du blanchiment de l'argent pirate. Les pirates, qui se sont équipés de matériel très performant, auraient même cherché à connaître les mouvements et les

mesures de protection des navires en accédant aux bases de données de la Lloyd's ou de Jane's Intelligence.

Le khat, un business privilégié des pirates

A terre comme en mer, une bonne partie des pirates sont de grands amateurs de khat. Durant les longues semaines de « chasse » au navire à attaquer, comme pendant leurs tours de garde à bord des bateaux détournés, cette drogue est un véritable passe-temps. Mais ils n'ont pas toujours les fonds suffisants pour s'offrir leur dose quotidienne sur une aussi longue durée. C'est là qu'interviennent les commanditaires des opérations pirates qui leur fournissent leur drogue à crédit ! Il faut dire que, le monde pirate étant fort bien fait, ce sont eux aussi qui dominent le marché du khat et tiennent des comptes rigoureux des avances faites à leurs hommes de main. Un fort bon business aux rentrées mirifiques, puisqu'ils n'hésitent pas à tripler s'il le faut le prix du « marché ». Et les pirates, sur leurs bateaux perdus en haute mer, se retrouvent à payer leur dose 150 $ le kilo au lieu des 50 $ qu'ils paient d'habitude à terre. Les hommes d'affaires qui investissent dans la piraterie placent en effet bien souvent une bonne partie de l'argent extorqué des rançons dans le business de la drogue. Le chef pirate Mohammed Abdi Hassan Afweyne qui a la haute main sur le réseau entre Harardhere et Hobyo est aussi reconnu comme le grand manitou du trafic du khat. En cheville avec des hommes d'affaires somaliens installés à Nairobi, au Kenya, son réseau assure des allers-retours par avion, khat dans un sens, argent liquide dans l'autre. Là encore, les fonds frauduleux sont blanchis sans problème dans l'immobilier ou des entreprises au Kenya198.

CHAPITRE 13

Chebab et pirates : une collusion de circonstance

Marie Dedieu pensait avoir trouvé le calme et la sérénité dans sa maison toute simple de la petite île de Manda, au nord du Kenya. Après une vie bien remplie, qui ne l'avait pas épargnée, cette Française de soixante-six ans, tétraplégique et atteinte d'un cancer, s'y croyait à l'abri des fureurs de la vie. Jusqu'à ce que la violence la plus folle fasse irruption à l'aurore du 1er octobre 2011, sous les traits de six hommes fortement armés venus l'enlever. Sans prendre le temps d'emporter sa chaise roulante et ses médicaments. On devait apprendre sa mort en captivité quelques jours plus tard. Qui avait commis ce crime abominable ? Pirates ou rebelles chebab ? Trois jours après le rapt, le porte-parole des pirates, appartenant au clan Marehan, qui la retenait à Kismayo au sud de la Somalie, finissait par préciser : « Nous sommes d'accord pour partager la rançon et la garder en otage dans la ville qui est sous le contrôle des chebab. Ils n'interviendront pas dans cette prise d'otage. Ils nous laissent toute liberté pour demander la rançon dont nous avons besoin et nous leur donnerons leur part[199]. » Les chebab de leur côté ont eu beau nier toute participation, tout laisse à penser que militants islamistes et pirates étaient tombés d'accord pour mener à bien cet enlèvement et partager ensuite les deniers du crime.

Des tribunaux islamiques anti-pirates

Pourtant, quand l'Union des tribunaux islamiques avait pris le pouvoir en Somalie en juin 2006, elle avait condamné sans aucune ambiguïté la piraterie qui y prenait de l'envergure. Déclarant la guerre à la flibuste, des

troupes armées remontèrent même jusqu'à Harardhere et Hobyo. Plusieurs chefs pirates furent alors poursuivis. Celui d'Hobyo fut même condamné à mort et pendu, en application de la charia. La piraterie connut alors un net coup d'arrêt pendant six mois, jusqu'à ce que l'Ethiopie envahisse le pays avec l'accord tacite des Etats-Unis et favorise le retour du gouvernement fédéral transitoire, totalement incapable d'imposer sa loi ! La piraterie pouvait tranquillement reprendre son funeste essor. Les chebab de leur côté, qui avaient su s'imposer comme l'aile militaire de l'Union des tribunaux islamiques, reprirent leur liberté en même temps que leurs quartiers dans l'extrême sud du pays, avant de décider de s'affilier officiellement à Al Quaida. Annonce purement médiatique, sans doute, mais qui contribua à accroître la renommée de ces bandits. Depuis le départ des troupes éthiopiennes en janvier 2009, les chebab ont mené la rébellion à partir de leur bastion du Sud.

C'est ainsi qu'en mai 2010 des rebelles islamistes s'emparaient du port d'Harardhere, considéré depuis deux ans comme une des « capitales mondiales » de la flibuste. « Le groupe avait dépêché des représentants dans la ville voici quelques jours pour exiger d'avoir son mot à dire dans l'activité des pirates et de pouvoir tirer parti de leurs gains200. » Durs en affaire, les pirates n'avaient pas voulu discuter. Mais en voyant les islamistes poursuivre leur montée vers la ville, ils avaient préféré fuir avec armes et bagages, avant leur arrivée. Ces militants islamistes du groupe Hezb Al-Islam ont aussitôt décidé d'instaurer la charia. « La raison pour laquelle nous sommes venus à Harardhere, c'est pour y planter le drapeau islamique. Il n'y aura plus de piraterie ou d'activité criminelle de quelque sorte. A partir de ce jour, les gens obéiront à la loi islamique », expliquait aussitôt un commandant de Hezb Al-Islam. « Notre présence va changer l'image de cette ville et de ses habitants, que les bandits ont détruite. Nous avons amené avec nous le Saint Coran, et tous ceux qui tenteront de s'opposer à la charia mourront au fil de l'épée des moudjahidines201. » Chassés de leur sanctuaire, les pirates se repliaient à Hobyo, plus au nord du pays, et avec eux les trois navires et les marins otages qu'ils avaient enlevés.

Chassés ou tolérés ?

Un an après, la situation était loin d'être aussi tranchée, et on a pu voir onze bateaux pris en otage par les pirates revenir jeter l'ancre pas très loin d'Harardhere. Comme le soulignait le Groupe de contrôle sur la Somalie dans son rapport pour l'ONU de juillet 2011 : « Le réseau pirate Hobyo-Harardhere est demeuré très actif en 2010, en dépit de la présence des chebab dans cette seconde ville. Au total, dix-sept navires détournés ont été amenés aux mouillages principaux du réseau Harardhere et Hobyo. » Semble-t-il avec le temps, la position des chebab vis-à-vis de la piraterie a évolué. Ils ont vu les masses d'argent que généraient les détournements de navires. Quelle meilleure source de financement pour se procurer les armes les plus performantes, ou payer les troupes indispensables pour reprendre le pouvoir dans le pays ?

De leur côté, après des tergiversations, les pirates ont accepté de discuter. D'autant plus que les deux factions islamistes des chebab et de Hezb Al-Islam sont tombées aussi d'accord début 2011 pour faire cause commune, au moins sur ce plan[202]. Et un accord est intervenu entre pirates et islamistes. Les navires détournés par les pirates peuvent dorénavant jeter l'ancre à Harardhere et dans le port de Kismayo, au sud du pays, contrôlés par les rebelles. En contrepartie ils leur versent une sorte de taxe, calculée en pourcentage des rançons obtenues pour la libération des navires enlevés. Entre 10 et 20 % selon les informateurs somaliens du Groupe de contrôle, de 20 % à 30 % selon d'autres sources plus récentes[203]. Tout cela revient, encore et toujours, à une affaire d'argent et de clans. « Cela est particulièrement évident, précise le Groupe de contrôle, dans la coexistence des pirates avec les hommes des chebab dans la zone de Hobyo et Harardhere, où le dirigeant chebab, cheikh Hassan Afrah (qui, comme le sous-groupe le plus important du réseau de pirates, est issu du sous-clan Habar Gidir Saleebaan), serait responsable de l'obtention par les forces locales chebab de leur part des rançons payées, et aiderait à aplanir, quand elles surviennent, les difficultés entre les pirates et les milices chebab. » Pour la première fois même, en 2011, un négociateur d'otages se serait clairement présenté comme chebab[204].

La coexistence qui s'est installée n'empêche pas les frictions. Car l'entente n'est pas parfaite, il s'en faut, entre rebelles et pirates. Çà et là des conflits éclatent. En novembre 2011, à Harardhere, un combat éclatait à un

barrage tenu par les chebab entre des pirates de la bande du chef Mohamed Garfanje et les rebelles. Résultat, un mort et un blessé côté chebab. « Comme toujours pourrait-on dire en Somalie, relève Somalia Report qui fait état de la rixe. Il y a toujours des histoires conflictuelles pour chaque situation et celle-ci n'est pas différente des autres205. »

De là à dire que chebab et pirates ont mis sur pied une alliance à plus long terme, ce serait aller trop loin. Il semble s'agir plutôt d'un accord local, de nature clanique. « Aucun indice ne porte à suggérer l'existence d'une implication plus large ou plus systématique des chebab dans la piraterie », conclut le rapport pour l'ONU.

Reste que l'argent brassé par les pirates ne peut pas laisser indéfiniment indifférent un groupe armé qui a sans cesse besoin de fonds pour s'approvisionner en nourriture comme en munitions. Si c'était le cas, on pourrait craindre qu'une alliance plus durable entre chebab et pirates change profondément la donne. Dès 2009 la société française de sécurité Risk & Co en soulignait le risque dans une note prémonitoire destinée à ses clients, indiquant que ce rapprochement pourrait alors ouvrir « la perspective d'un transfert d'otages détenus par des pirates vers les groupes jihadistes. Cette hypothèse est renforcée par le précédent d'AQMI qui a su s'allier avec les bandes criminelles actives dans le Sahara pour alimenter le groupe terroriste maghrébin, à trois reprises, en otages occidentaux (2003, 2008 et 2009)206 ». Serait-ce ce qui vient de se produire avec les récents kidnappings d'Occidentaux en septembre et octobre 2011 ? On pourrait le penser en constatant que ceux-ci ont été perpétrés selon des méthodes bien différentes des détournements de navires, signatures habituelles des pirates.

Ces quatre enlèvements successifs, qui se sont produits sur la terre ferme et non plus en mer, ne semblent plus laisser beaucoup de place au doute. La collusion entre les deux entités criminelles représentées par les pirates d'une part, et les chebab d'autre part, se trouve accréditée par plusieurs éléments. Tout d'abord, il est impossible d'imaginer que les ravisseurs de la touriste britannique Judith Tebutt sur une plage privée du village de Kiwayu au Kenya, le 11 septembre – son mari étant tué alors qu'il tentait de résister –, aient pu lui faire traverser toute la région sud de la Somalie contrôlée par les chebab sans en avoir reçu l'autorisation. De même pour la région d'Harardhere également sous l'emprise de militants islamistes, où Judith

Tebutt a ensuite été amenée pour être détenue dans le village d'Amara. Ensuite le rapt de la Française Marie Dedieu, arrachée à sa maison au nord du Kenya et elle aussi transportée en Somalie vers Kismayo, avant d'y trouver la mort : les auteurs de ces méfaits n'ont pu agir sans la complicité des chebab. Elle est hélas rapidement décédée et ses ravisseurs ont encore cherché à se faire de l'argent, cette fois en tentant de revendre sa dépouille aux autorités françaises. Ou quand le sordide n'a plus de limite !

Deux autres femmes, espagnoles œuvrant pour Médecins sans frontières, Blanca Thiebaut et Montserrat Serra, ont également été enlevées au Kenya dans le camp de réfugiés de Dadaab, le 13 octobre, et emmenées quelque part en Somalie, après avoir transité par une région tenue par les chebab. Même question enfin pour les deux humanitaires, l'Américaine Jessica Buchanan et le Danois Dane Poul Hagen Thisted, qui travaillaient pour l'ONG Danish Demining Group. Enlevés le 25 octobre à Galkayo, au sud de la Somalie cette fois, et transférés eux aussi dans cette région du Mudug au centre du pays, contrôlée par les chebab. Ils seraient aux mains d'un groupe de pirates appartenant au clan Saad, dirigé par Abdullahi Muhamud Digsi, entre Harardhere et Hiinabi, à une trentaine de kilomètres de Judith Tebutt. Dans ces quatre cas tout indique que pirates et rebelles somaliens sont de connivence.

C'est en tout cas avec cette préoccupation majeure à l'esprit qu'est intervenu le 31 octobre 2011 le sous-secrétaire général de l'ONU, l'Ethiopien Tayé-Brook Zerihoun, devant le Conseil de sécurité : « Si l'on ne peut pas identifier, à ce stade, les commanditaires des enlèvements recensés au Kenya, le renforcement des liens entre pirates et militants chebab laisse cependant augurer d'une mutation du problème de la piraterie. » Le secrétaire général Ban Ki-moon dans son Rapport annuel sur la piraterie et les vols à main armée commis en mer au large des côtes somaliennes207 « s'inquiète néanmoins des nouvelles faisant état de l'établissement de liens entre les chebab et les groupes de pirates. L'intensification des mesures de répression par les autorités de certaines régions somaliennes a permis de repousser les nids de pirates plus loin vers le sud, dans des secteurs qui coïncident avec la zone d'influence des chebab ». Depuis août 2011en effet, après avoir été chassés de Mogadiscio, les rebelles se sont consolidés dans cette région de Kismayo. Non sans subir

quelques semaines plus tard les assauts meurtriers de l'armée kenyane, toujours en cours en janvier 2012.

Accord de circonstance ou alliance à long terme ? La question des liens très instables entre rebelles et pirates reste « l'une des plus chaudement débattues » parmi les analystes, reconnaissait J. Peter Pham du think tank américain Atlantic Council, en septembre 2011. La vérité selon ce spécialiste serait « quelque part au milieu, avec une coopération évidente, régulière mais opportuniste entre les deux208 ». Ces quelques éléments ne laissent guère de place aux conjectures : quand bien même le taux de réussite des attaques de pirates somaliens contre les bateaux en mer se réduirait-il, grâce à la pression mise sur eux par les marines coalisées, le déplacement de leurs activités vers la terre constitue une évolution inquiétante. La collusion avec les chebab assombrit encore les perspectives !

QUATRIÈME PARTIE

COMMENT JUGER LES PIRATES ?

CHAPITRE 14

La tentation de la sous-traitance judiciaire

Autres temps, autres mœurs : la répression à outrance et la pendaison haut et court à la grande vergue sans autre forme de procès ne sont plus de mise au XXIe siècle. La nécessaire sanction de la piraterie ne peut passer que par des tribunaux appliquant des règles de droit cohérentes. Quand les pirates sont arrêtés, ils sont donc transférés devant des juridictions adaptées, où ils sont jugés. Mais ce qui s'énonce simplement n'est pas aussi rationnel dans les faits. En réalité, malgré la compétence universelle que leur accorde le droit international pour juger des pirates pris en flagrant délit, les différents Etats, agissant en ordre dispersé, ne souhaitent faire passer devant leur propre justice que les agresseurs de navires portant leur pavillon national ou transportant leurs ressortissants. De ce fait, tous ne répriment pas les actes de piraterie de la même façon.

L'attitude américaine

Pour le reste, quand ils mettent la main au collet de pirates sur des bateaux de pays tiers aux équipages cosmopolites, les forces armées occidentales se contentent le plus souvent de les transférer à des pays obligeants – comme le Kenya – où aucune garantie d'un procès équitable ne les attend. Selon un bilan établi par le journaliste Nicolas Gros-Verheyde en avril 2011, « au total, depuis la résurgence de la piraterie dans l'océan Indien, en 2008, environ deux mille suspects ont été arrêtés, sept cent soixante-dix-sept pirates ont été remis en justice et trois cent cinq ont déjà été condamnés à des peines de prison tandis que cinquante-cinq autres

étaient libérés par ordre d'un juge. Près d'un pirate sur trois a ainsi été remis à la justice. Ce qui n'est pas merveilleux. Mais pas négligeable non plus. Presque un pirate sur deux a donc été jugé et condamné. Ce qui est plutôt un bon résultat. Les peines sont généralement comprises entre trois et vingt ans de prison avec quelques exceptions : cinq peines de prison à vie aux USA et une à trente-quatre ans de prison, ainsi que sept peines de mort au Yémen209 ».

Le 22 février 2011, quatre plaisanciers américains meurent au large d'Oman lors de l'assaut conduit pour les sauver par les commandos de marine SEALS embarqués à bord du destroyer lance-missiles *USS Sterett*. Leur yacht, le *SV Quest*, avait été intercepté quatre jours plus tôt et une véritable escadre s'était lancée à la poursuite des pirates. A la manœuvre, le porte-avions nucléaire *USS Enterprise*, le croiseur *USS Leyte Gulf* et les destroyers *USS Stertt* et *USS Bulkeley* ! Alors que les commandos – appartenant aux SEALS de l'US Navy, cette même unité qui exécutera Oussama ben Laden le 1er mai 2011 à Abbottabad, au Pakistan – entament les négociations avec les ravisseurs, ces derniers tirent une roquette antichar. Selon la version de la marine américaine, des tirs surviennent alors à bord du yacht, où l'on retrouvera six morts : les propriétaires du bateau, Scott Underwood Adam et Jean Savage Adam, leurs deux amis Phyllis Patricia Macay et Robert Campbell Riggle, et deux forbans. Selon les pirates survivants à cette attaque, les otages n'ont pas été exécutés, mais tués lors de l'échange de tirs. Il semble en fait que le négociateur du FBI embarqué à bord du *Sterett* ne prenait pas aux sérieux les émissaires envoyés par les pirates pour négocier et que ses maladresses aient pu provoquer une panique parmi eux, suivie d'une ouverture du feu210.

Après l'assaut, les pirates survivants sont arrêtés et transférés aux Etats-Unis. En juin 2011, Ali Abdi Mohamed et Burhan Abdirahman Yusuf plaident coupables d'actes de piraterie, ce qui les conduit de manière automatique à une condamnation à la prison à vie par le tribunal de Norfolk. Celle-ci sera effective en août 2011. Trois de leurs comparses n'ayant pas plaidé coupable seront jugés sur le sol américain durant l'année 2012 et encourent la peine de mort, du fait du décès de leurs otages.

Aux Etats-Unis, la piraterie s'est manifestée dès le début de la tumultueuse histoire de la fédération et a toujours été considérée comme

une affaire très sérieuse. Le jeune Etat s'est donné dans sa constitution de 1787 le pouvoir de « définir et punir les pirateries et les félonies commises en haute mer et les atteintes à la loi des Nations ». Le législateur ajoute trois ans plus tard que tout pirate est passible de la peine de mort et que son procès se tient « dans le district où il a été appréhendé, ou bien là où il a été amené ». Dans sa célèbre décision de 1818, *United States v. Palmer*, la Cour suprême accepte cette définition, tout en estimant que si le pirate est étranger aux Etats-Unis, il n'est pas punissable par les tribunaux américains. Qu'à cela ne tienne ! L'année suivante, le Congrès change les textes et tout pirate amené aux Etats-Unis, quelle que soit sa nationalité, devient passible de ses lois. Il faudra attendre 1909 pour que la peine de mort en raison d'un acte de piraterie n'ayant pas entraîné de mort d'homme soit changée en prison à vie. Le principe est toujours en vigueur de nos jours211.

Pirate ou corsaire, question d'appréciation !

Le premier pirate de l'ère moderne à avoir répondu du crime de piraterie devant la justice américaine est un Somalien né en 1972, Jama Idle Ibrahim. Il a été condamné une première fois en novembre 2010 à trente ans de prison incompressibles pour l'attaque contre un navire d'assaut de l'US Navy, l'*USS Ashland*. Le 7 avril 2011, il est de nouveau condamné, cette fois à vingt-cinq ans de prison pour la capture d'un cargo danois à équipage russe, le *MV/CEC Future*, transportant des marchandises pour le compte de l'entreprise pétrolière américaine McDermott international. Après soixante et onze jours de détention, une rançon de 1,7 million de dollars avait été payée par l'armateur Clipper Shipping, entraînant la libération du navire et de son équipage. Lorsque Jama Idle Ibrahim a comparu pour la première fois devant le tribunal de Norfolk, il était le premier dans ce cas depuis… cent cinquante ans ! Avant lui, les treize hommes de l'équipage du *Savannah*, un voilier de Charleston parti en chasse au début de la guerre de Sécession pour le compte des Confédérés, avaient été capturés en juin 1861 et traduits devant le tribunal de New York. Le capitaine Thomas H. Baker eut beau arguer qu'il était un « corsaire », dument titulaire d'une lettre de course émise par les Etats confédérés, et non point un « pirate », pur

criminel dont aucun Etat ne couvre les agissements, rien n'y fit ! Le procès eut lieu, avant que les charges pour piraterie soient abandonnées. Devenus simples prisonniers de guerre, les hommes du *Savannah* bénéficièrent finalement d'un échange212.

Globalement, la justice américaine a la main lourde contre la nouvelle génération de pirates. En mai 2010, Abduwali Abdukhadir a été condamné à trente-quatre ans de prison par un tribunal de New York pour avoir participé à l'attaque contre le *Maersk Alabama* et à l'enlèvement de son capitaine, le 8 avril 2009… Dès la prise d'otage, le président des Etats-Unis Barack Obama, au pouvoir depuis le 20 janvier précédent, avait donné l'ordre aux commandos SEALS de récupérer par la force le commandant Richard Phillips. Retenu sur un canot de sauvetage par les pirates, le capitaine fut finalement sauvé par les commandos de marine, et trois des quatre pirates, tous âgés de dix-sept à dix-neuf ans, furent tués dans l'opération. Le président Obama déclara aussitôt : « Nous allons devoir continuer à coopérer avec nos partenaires pour empêcher de nouvelles agressions, nous devons continuer à être prêts à nous y opposer quand elles surviennent et nous devons veiller à ce que les auteurs de ces actes de piraterie rendent des comptes pour leurs crimes. » En juin 2011, la Colombia Pictures a annoncé qu'elle avait confié à Paul Greengrass la réalisation d'un film tiré du livre de souvenirs de Richard Phillips213, dont le rôle doit être tenu par Tom Hanks. A noter également que le *Maersk Alabama* détient une sorte de record : après la première attaque d'avril 2009, ses gardes armés réussiront à en repousser quatre autres au cours des deux années suivantes !

Les pirates qui avaient attaqué le navire ignoraient qu'il était affrété par l'US Navy, et qu'ils ne devaient s'attendre à rien d'autre qu'à une riposte violente. Mais ce n'était ni la première fois ni la dernière que des pirates manquaient de discernement. Ce fut le cas quand ils s'en prirent à plusieurs reprises au navire-amiral de la marine française dans l'océan Indien, le *BCR Somme*, notamment en octobre 2009 et en avril 2010. Ce fut également le cas contre deux navires de l'US Navy, la frégate *USS Nicholas* le 1er avril 2010 et dix jours plus tard l'*USS Ashland*. A la fin de cette même année 2010, un cas étonnant se produit : alors qu'elle participe à la mission Atalante, la frégate espagnole *SPS Infanta Cristina* escorte un navire approvisionnant l'AMISOM (Mission de l'Union africaine en Somalie),

lorsque ce dernier est attaqué par le *MV Izumi*, un cargo japonais arraisonné par les pirates et transformé en bateau-mère quelques jours plus tôt ! Les marins espagnols déjouèrent l'opération.

Les procès sous-traités aux Etats de la région

Les Etats développés luttant contre la piraterie ne sont en général pas davantage prêts que les Etats-Unis à juger eux-mêmes les délinquants qu'ils arrêtent. Ces derniers ne sont pas toujours capturés dans des conditions juridiques irréprochables, les procédures sont longues et consommatrices de moyens, le droit est rarement adapté à ces cas particuliers… Il est souvent très commode de tenter de les faire juger ailleurs. Il est vrai que la situation des pirates somaliens est juridiquement complexe et les forces étrangères trouvent de ce fait plus judicieux de les faire juger par une tierce partie, plus proche des lieux de leurs forfaits. Ce qui est permis par la « compétence universelle » des Etats en matière de piraterie. L'Union européenne a ainsi signé des accords avec plusieurs pays côtiers de l'océan Indien. Avec les Seychelles, le 23 octobre 2009, l'île Maurice le 14 juillet 2011, et surtout le Kenya, en contrepartie de soutiens financiers et logistiques des pays occidentaux. En janvier 2006, des commandos de marine embarqués à bord de la frégate américaine *Winston S. Churchill* intégrée à la CTF 150214 appréhendèrent dix pirates somaliens qui avaient attaqué le cargo indien *Safina Al Bisarat*, avant de les transférer au Kenya. Le tribunal de la ville portuaire de Mombasa avait accepté de les juger, faisant du Kenya le premier Etat africain appliquant la compétence universelle en matière de piraterie. En 2009, les intéressés furent chacun condamné à sept ans de prison. Ce procès fit cependant figure d'exception si l'on en juge par la suite.

Ce simple énoncé illustre la complexité du problème juridique : des pirates somaliens attaquent un navire indien dans les eaux internationales, puis sont interceptés par la marine américaine, avant d'être condamnés par le Kenya ! Il n'est donc pas si étonnant que rien ne se soit passé comme prévu… En mars 2009 le gouvernement kenyan avait effectivement accepté, dans un accord signé avec l'Union européenne, de juger des flibustiers arrêtés par les forces internationales anti-piraterie. L'idée de

confier le jugement des pirates somaliens au Kenya, en principe capable de les juger dans le respect des droits de l'homme, était particulièrement malvenue. Ce pays se trouve en effet très loin d'être un modèle de vertu judiciaire. Dans un rapport rendu public quelques jours avant la signature de l'accord avec l'Union européenne, le juriste australien Philip Aston, rapporteur spécial de l'ONU sur les exécutions extrajudiciaires au Kenya, avait remis les conclusions de son enquête conduite sur place en février 2009 : « Les assassinats par la police au Kenya sont systématiques, largement répandus et soigneusement planifiés. Ils sont commis à sa guise et dans une impunité absolue215. » L'avocat kenyan Francis Kadima, qui s'est spécialisé dans la défense bénévole des pirates traduits devant la justice kenyane, renchérit un an plus tard : « Philip Alston dressait un bilan catastrophique de la justice au Kenya, pointant du doigt la corruption et les nombreuses exécutions extrajudiciaires de la police. Croyez-vous réellement que la situation a changé depuis ? Il y a près de cent mille affaires en attente devant les tribunaux, et nos prisons accueillent déjà plus du double de leur capacité216 ! »

Le Kenya, très mauvais choix

On sait depuis septembre 2011 et la nouvelle publication de documents diplomatiques secrets par le site Wikileaks que les choix du Kenya ont été largement suivis, sinon inspirés par les Etats-Unis. Avant que les Africains se rebiffent. Dans un câble adressé au Département d'Etat en juillet 2009 l'ambassadeur américain au Kenya explique que « dans le gouvernement kenyan, nombreux sont ceux qui commencent à exprimer leur préoccupation sur la création d'un second Guantanamo au Kenya217 ». Et ce qui ne devait pas arriver arriva : en 2010, alors que cent trente-six pirates somaliens se trouvaient emprisonnés dans ce pays dans des conditions déplorables, les juges de Mombasa commencèrent le 5 novembre par libérer dix-sept pirates arrêtés l'année précédente lors d'une opération conjointe des marines américaine et sud-coréenne, alors qu'ils attaquaient le cargo égyptien *Amira*. Le juge kenyan Michael Kizito considéra en effet que les militaires n'apportaient aucune preuve de leurs charges, ajoutant que « les accusés étaient extrêmement vulnérables et qu'ils avaient besoin de

protection et de sécurité (…) Je déclare du devoir du gouvernement [kenyan], en vertu de la Constitution et de toutes les conventions internationales des droits de l'Homme, de garantir un retour en toute sécurité des accusés dans leur pays d'origine218 ».

Quelques jours plus tard, une autre cour de justice kenyane libère neuf pirates qui lui avaient été remis par la marine allemande. La frégate *Rheinland-Pfalz*, intégrée à la force anti-piraterie européenne Atalante, les avait arrêtés alors qu'ils venaient d'échouer à s'emparer du cargo allemand *MV Courier*. Pour les Allemands, c'était une affaire énorme ! Pour la première fois depuis la Seconde Guerre mondiale, ils arrêtaient en haute mer des ressortissants d'un pays tiers. Berlin avait d'abord pensé les faire juger sur le sol allemand, mais la réticence était générale, le ministre de la Défense considérant que l'objectif de son pays était « d'abord de dissuader, d'empêcher et de mettre fin à des attaques219 ». Du coup, Berlin avait renoncé au procès et transféré les pirates au Kenya dès le lendemain de leur capture. L'Allemagne devint ainsi le premier Etat européen à appliquer l'accord de l'UE avec le Kenya. Sauf que le juge Mohammed Ibrahim choisit finalement de les libérer, non sans expliquer que son pays « n'a pas de capacité juridictionnelle d'intervenir dans des infractions commises hors de ses eaux territoriales et aucune cour n'a de compétence en la matière220 ». L'ancien ministre français Jack Lang relève que cette décision laisse « craindre que ce revirement jurisprudentiel paralyse définitivement l'action judiciaire du Kenya dans la lutte contre la piraterie221 ». Il appelle de ses vœux une nouvelle législation kenyane. Mais ce n'est pas si simple. Au Kenya, la loi exige par exemple que les preuves d'un forfait soient présentées au tribunal : les armes qui ont précisément servi à conduire un assaut, dans le cas de la piraterie. Les intéressés n'ont pas été longs à comprendre que la première manœuvre à effectuer quand ils voient poindre un navire de guerre ou un hélicoptère consiste à jeter leurs armes par-dessus bord. Imparable, ou presque222 !

Des stagiaires de l'ENA remarquent en outre dans une étude que l'accord signé avec le Kenya ne résolvait « que la question du jugement, en le déléguant à un Etat de la région, sans garantie sur la réalité de la sanction. Il n'apporte pas de réponse pour ce qui concerne le cadre d'action préventif, le recueil des preuves ou le transfert de prisonniers. Faute d'avancer sur ces

points, le contrôle de navires suspects et l'arrestation des pirates demeurent des missions secondaires d'Atalante alors même que ces actions sont décisives pour lui conférer un véritable pouvoir de dissuasion[223] ». Vision lucide. Dès avril 2010, un an après un accord avec eux, le Kenya avait fait passer aux Etats-Unis et à l'Union européenne des « notes d'annulation » qui annonçaient son refus de continuer à juger les pirates somaliens dans ses tribunaux. Un juge décréta ces procès illégaux en mars 2011. Fin de l'épisode.

Transférer les pirates suspects pour les juger dans le pays qui les a appréhendés ou sous-traiter le jugement dans un des pays côtiers voisins de la Somalie… On voit que l'alternative n'empêche ni les imbroglios, ni les culs-de-sac. Une solution plus conforme à la réalité du terrain consisterait sans nul doute à faire juger les bandits dans leur propre pays. Dans la région semi-autonome du Puntland ou en Somalie. Reste à y remettre en route un système carcéral et judiciaire digne de ce nom. Ce n'est pas le moindre défi !

CHAPITRE 15

Quand l'Europe s'en mêle

Si le Kenya traîne les pieds, comment faire pour que les pirates passent devant la justice ? Les poursuites ont tout du casse-tête. Un jour il faut poursuivre des pirates arrêtés sur un bateau turc par la marine danoise. Une autre fois, ce sont des Néerlandais qui interviennent sur un navire allemand. Les transférer en Europe redevient une option ! Surtout quand le navire attaqué arbore le pavillon d'un pays capable d'assumer les frais et l'organisation d'un procès.

En mai 2010, cinq Somaliens, accusés d'avoir attaqué dans le golfe d'Aden seize mois auparavant le *Samanyolu,* cargo turc immatriculé aux Antilles néerlandaises, deviennent les premiers pirates jugés sur le sol européen à l'époque moderne. Tous clament leur innocence224 : « Je n'ai commis aucun crime, je n'ai attaqué personne, je n'ai rien fait », a affirmé Abdirisaq Abdulahi Hirsi, trente-trois ans, l'un des cinq prévenus poursuivis. « Je suis la victime ici, a assuré Sayid Ala Garaar, trente-neuf ans, ils ont détruit mon bateau et mis ma vie en danger. » « Nous sommes les victimes, a renchéri Farah Ahmed Yusuf, vingt-cinq ans, ils nous ont mis en danger et n'obéissent pas aux lois internationales, ils doivent être punis. » Un tribunal de Rotterdam les condamne à cinq ans de prison.

La compétence universelle

Plus tard, les Pays-Bas sanctionneront également deux des attaquants du yacht sud-africain *Coizil*, arraisonné au large des Seychelles en octobre 2010, de six et sept ans de prison. En janvier 2012, deux Sud-

Africains membres de l'équipage de ce yacht étaient toujours détenus par les pirates sur la côte somalienne, qui réclamaient 10 millions de dollars de rançon. Les Néerlandais appliquent en matière de piraterie la « compétence universelle » que l'article 105 de la Convention de Montego Bay accorde à tous les pays signataires. N'importe quelle marine militaire, expression de la souveraineté de l'Etat qui l'arme, a le droit sinon le devoir de s'emparer de pirates, qu'ils agissent en haute mer ou dans la zone économique exclusive, dans laquelle les Etats côtiers « n'ont pas de compétence leur permettant de contrôler la navigation étrangère si ce n'est au titre spécifique de la lutte contre la pollution et de la surveillance des pêcheries225 ».

Dans les faits pourtant, seuls de rares Etats ont transposé en droit interne les dispositions pénales appropriées « pour exercer véritablement la "compétence universelle" contre la piraterie, c'est-à-dire en dehors des cas où les ressortissants, ou les intérêts nationaux seraient directement menacés. Cette situation est d'autant plus problématique que la lutte contre la piraterie constitue une opération de police menée avec des moyens militaires226 ».

La France, craignant ouvertement un engorgement de ses tribunaux, n'exerce pas cette compétence universelle. Si des pirates sont arrêtés par ses forces armées, qu'elles agissent à titre national ou en tant que membres d'une coalition, elle n'accepte de les juger que s'ils s'en sont pris à des citoyens français. Dans un rapport parlementaire, le député Christian Ménard (UMP – Finistère) estime que la compétence universelle « n'existe pas en droit français, qui exige toujours la présence d'un lien de nationalité. En matière de piraterie, l'auteur, les personnes ou le bateau attaqués doivent être français. (…) Sans créer de juridiction universelle, il pourrait être envisagé d'étendre le lien de nationalité à l'interpellation par la marine française mais une telle solution risquerait de créer un conflit de droit avec les autres Etats judiciairement compétents (Etat de nationalité de l'auteur de l'infraction ou des victimes, Etat du pavillon du navire attaqué)227 ». Pour cette raison, les seuls pirates somaliens enfermés en 2012 dans les prisons françaises sont ceux ayant été arrêtés après les attaques du *Ponant*, du *Carré d'As*, de la *Tanit* et du *Tribal Kat*. Le traitement judiciaire de ces affaires a posé de nombreuses questions avant l'ouverture des procès en cour d'assises prévus en 2012. Les pirates du Carré d'As, condamnés fin

2011, attendent leur procès d'appel. Nous y reviendrons (voir *infra*, chapitre 16).

A la fin de l'année 2010, une audience s'ouvre devant le tribunal de Hambourg : cette fois, les Allemands ont franchi le pas. Devant les juges, les pirates du porte-containers *Taipan* sont les premiers depuis quatre siècles à faire face à la justice dans la grande ville hanséatique. Dans tous les cas de figure, les juges seront plus cléments que pour leurs prédécesseurs : entre 1390 et 1600, cinq cent trente-trois pirates avaient été exécutés dans le port de l'embouchure de l'Elbe et leurs têtes plantées sur des piquets. Autres temps, autres mœurs : le jeune Abduwalli, dix-sept ans, l'un des dix pirates détenus à Hambourg, dira à une journaliste du *Spiegel* sa crainte affreuse d'être soit torturé, soit exécuté sommairement par la justice allemande. Mais après avoir compris que ce n'était pas le sort qui l'attendait, il expliquera que désormais, c'est le retour en Somalie qu'il appréhende. Il affirmait qu'il n'y survivrait pas : « J'aime mon pays, mais je ne veux pas mourir. Je ne voudrais pas retourner en Somalie, même pour un million de dollars228 ! » Phénomène courant, qui ne favorise pas le jugement des pirates dans les pays occidentaux : ceux qui sont détenus dans des prisons européennes demandent souvent l'asile politique, y compris en France. Après des audiences perturbées par la lourdeur des débats dus à la présence de très nombreux avocats et d'interprètes, le jugement n'était pas attendu avant le début de l'année 2012.

Les Belges ne sont pas en reste. En juin 2011, le tribunal correctionnel de Bruxelles a condamné à dix ans de prison Omar Mohammed Abdilawad, accusé d'avoir participé à la prise d'otages du *Pompei* en avril 2009229. Il avait été reconnu sur photographie par des otages du *Pompéi*, alors que la frégate belge *Louise-Marie* l'avait arrêté à bord d'un skiff en compagnie de six autres personnes qui s'apprêtaient à aborder le cargo *Petra*. Alors même que le royaume se trouvait sans gouvernement depuis de longs mois, cette option du traitement judiciaire de la piraterie n'a pas rencontré d'obstacles. Professeur de droit international public aux Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix et aux Facultés universitaires catholiques de Mons, à Namur, Louis Le Hardy de Beaulieu rappelle que son pays possède une législation anti-piraterie depuis 1849, et revendique cette option : « En intervenant de manière fort modeste mais assez efficace, nous obtenons

notre ticket d'entrée dans un système de protection multilatéral des intérêts de la communauté internationale, dont nos navires bénéficient. Nous participons aussi à une logique de reconstruction politique de la zone230. »

Mais quand un navire de guerre européen appréhende des pirates qui n'ont porté aucune atteinte aux intérêts de sa nation, ils n'encourent pas grand risque. Les pirates qui avaient attaqué le cargo singapourien *Pacific Opal*, en avril 2011, apprirent une fois à bord du navire mouilleur de mines finlandais le *Pohjanmaa* (voir aussi *supra*, chapitre 5) que le procureur général d'Helsinki n'avait rien à leur reprocher puisqu'ils ne s'étaient pris ni à des nationaux, ni à un bateau ou à une cargaison finlandais. Singapour, Etat du pavillon du navire pris en chasse, était tout à fait décidé à les faire extrader pour les juger, avec la peine de mort quasiment garantie pour les dix-huit suspects. Les Finlandais ont donc refusé cette option. Et pour finir, aucun pays riverain, pas plus le Kenya que les autres, n'a souhaité les accueillir pour les faire comparaître ! La marine finlandaise les déposa donc sur la côte somalienne, on n'est pas plus obligeant ! Dans ces conditions, quel intérêt pour l'ONU d'autoriser les armées étrangères à entrer dans les eaux territoriales somaliennes, pour y agir contre les pirates, comme le prévoit la résolution 1816 du 2 juin 2008 ?

Négocier ou intervenir ?

Les sanctions des tribunaux européens peuvent être très lourdes : en juin 2011, l'audience nationale de Madrid a condamné deux pirates somaliens à quatre cent trente-neuf ans de prison – dont ils ne purgeront « que » trente s'ils ne sont pas libérés avant terme – pour avoir participé à la capture du thonier basque l'*Alakrana* et à la détention de ses trente-six membres d'équipage. Ce navire avait été arraisonné en octobre 2009 à plus de 550 kilomètres des côtes somaliennes. Tous ses membres d'équipage avaient été libérés quarante-sept jours plus tard, après que le gouvernement espagnol de José Luis Rodriguez Zapatero avait accepté de verser une rançon conséquente : 4 millions de dollars selon les pirates, plutôt le double selon d'autres sources évoquées dans la presse espagnole. Alors même que, dans ce pays, le versement de rançons est interdit par la loi. Les sommes concernées auraient été prélevées sur les fonds attribués aux services

secrets, le Centro nacional de inteligencia. Une habitude en Espagne, où le gouvernement négocie systématiquement les exigences financières des ravisseurs de ses nationaux. L'attitude espagnole a été vite comprise : après l'arraisonnement du navire mozambicain *Vega 5* appartenant à un Espagnol, en décembre 2010 avec les vingt-deux pêcheurs se trouvant à son bord, les pirates négocièrent séparément pour les deux marins espagnols, finalement libérés cinq mois après contre une rançon de 5 ou de 7 millions de dollars231, selon les sources.

La France ne paie pour sa part de rançon que si elle ne peut pas faire autrement, c'est-à-dire si une récupération des otages par vive force n'est pas applicable. Président-cogneur, Nicolas Sarkozy aura eu durant tout son quinquennat une attitude constante : si les ravisseurs ou les preneurs d'otages ne veulent pas discuter, il fait parler la poudre. Les trois affaires de piraterie maritime déjà évoquées en ont fait l'ample démonstration, de même que plusieurs tentatives – ratées celles-là – de libération d'otages français dans le Sahel. La posture française s'oppose à celle des autres grandes démocraties européennes, comme l'Espagne, donc, mais aussi l'Allemagne ou l'Italie qui privilégient la négociation et le paiement de rançons. Avant que les pirates soient, le cas échéant, traduits en justice.

Les pirates n'ont pas mis longtemps à comprendre les pratiques des Etats de droit : pour être mis en cause, ils doivent être pris en flagrant délit, ou bien simplement transporter à bord de leurs esquifs les instruments de leur possible forfait. Qu'ils soient en possession de grappins, d'échelles et de cordes, et leur compte est bon ! Les AK-47 et autres lance-grenades RPG-7 sont aussi considérés comme des preuves de leurs mauvaises intentions. Quand ils passent devant leurs juges, les pirates et leurs avocats discutent ces éléments. Les Somaliens ayant attaqué le *USS Ashland* au fusil d'assaut n'ont pas joué très longtemps face aux tirs des canons MK-38 Mod 2 Bushmaster du navire de l'US Navy délivrant chacun trois obus de 22 mm à la seconde. Mais devant la justice américaine, ils ont plaidé le malentendu, en expliquant qu'ils étaient des naufragés ayant été attaqués par des pirates, leurs tirs contre le navire de guerre ne s'expliquant que par leur volonté d'attirer l'attention de l'équipage, pour qu'il vienne les sauver. Argument peu crédible, on en conviendra !

CHAPITRE 16

Marianne et ses forbans

La France est un Etat de droit. Dans les affaires de piraterie, suivant les instructions de Nicolas Sarkozy, le premier chef des armées de l'ère moderne confronté au problème, elle réprime donc comme elle sait le faire en appliquant ses lois : autant que possible, elle arrête les délinquants. Puis elle les transfère devant une juridiction nationale. A la condition que ses citoyens aient été touchés. A la fin de l'été 2011, vingt-deux pirates se trouvaient incarcérés en France, passant directement des villages somaliens de Garawe ou d'Hargeisa aux prisons de Fresnes, de Fleury-Mérogis ou de la Santé. Ils sont impliqués dans plusieurs affaires qui ont défrayé la chronique. Celle du *Ponant*232 détourné le 4 avril 2008, celle du *Carré d'As IV*233 arraisonné le 2 septembre 2008, celle de la *Tanit* piratée le 4 avril 2009 et celle du *Tribal Kat* assailli puis abandonné au large du Yémen le 8 septembre 2011, après le meurtre de son propriétaire Christian Colombo et l'enlèvement de son épouse Evelyne.

Détente facile

Et tous sont brutalement passés du statut de « gueux des mers » à celui d'hôtes improbables de l'administration pénitentiaire française. Dans le cas du *Tribal Kat*, sept pirates ont été capturés par la frégate espagnole *Galicia* qui avait reçu l'autorisation de Paris de procéder brutalement ; ce feu vert était rendu souhaitable par la présence d'une otage française à bord du skiff des pirates, mais les militaires n'y sont pas allés de main morte, raconte le journaliste bruxellois Nicolas Gros-Verheyde en évoquant « une méthode offensive, assez directe ». Les marins espagnols auraient « tiré sur le skiff

pirate et l'ont coulé, obligeant ainsi les pirates à plonger à l'eau et nager. Il ne restait plus ensuite qu'à récupérer tout le monde. Une opération qui n'est pas sans risque (…) Cette méthode du "touché, coulé, récupéré, capturé" *(sunk & catch)* a déjà été utilisée à plusieurs reprises par la marine indienne au large de ses côtes – au point qu'on a pu parler de tactique indienne – pour neutraliser, avec succès souvent mais pas toujours sans pertes humaines, plusieurs bateaux-mères utilisés par les pirates. Elle semble aujourd'hui être endossée par les marines espagnole et française[234] ». Pas tout à fait, et heureusement !

Car la marine de New Dehli a précisément la détente plus facile qu'un chasseur de primes et ne s'embarrasse pas trop des procédures d'ouverture du feu, ni du devoir de sauvetage des naufragés. Le 19 novembre 2008, sa frégate *Tabar*, l'une des plus modernes de la flotte indienne, s'approche d'un chalutier thaïlandais, l'*Ekawatnava 5*, qui lui semble suspect. De fait, il s'agit d'un bateau-mère, investi par des pirates somaliens. Lesquels s'agitent lorsque la frégate s'approche et leur adresse des sommations. Les pirates tirent alors contre la frégate, qui riposte, et pas qu'un peu ! Dans les minutes qui suivent le chalutier coule et le *Tabar* poursuit sa route sans autre forme de procès. L'opinion indienne exulte, sa presse affirme que « l'Inde montre la voie[235] » jusqu'à ce que la vérité éclate : lorsqu'il a été coulé, l'*Ekawatnava 5* n'avait été transformé en bateau-mère par les pirates que depuis quelques heures et quatorze de ses seize hommes d'équipage avaient été enchaînés, sauf le capitaine et un interprète. Tout le monde, otages comme pirates, a disparu avec le navire et les survivants qui avaient pu s'accrocher à des débris flottants ont été abandonnés. C'est un marin cambodgien récupéré vivant quatre jours plus tard par des pêcheurs de passage qui a raconté l'affaire, et la marine indienne a quelque peu calmé ses ardeurs depuis cet épisode. Tout en continuant à faire parler la poudre, elle cherche désormais à arrêter effectivement les pirates et à les envoyer en prison. En novembre 2011, cent vingt pirates somaliens attendaient d'être jugés par les tribunaux indiens. A la même époque, ils étaient donc vingt-quatre, détenus préventivement dans les prisons françaises.

Lorsque des pirates sont transférés en France, ils subissent la loi commune, mais certains des droits les plus élémentaires des justiciables en moins ! Le choc culturel est considérable pour ces hommes jeunes ou vieux

qui n'ont jamais connu autre chose que la Somalie, où ils vivaient dans un dénuement quasi absolu. Leur arrivée dans l'Hexagone est aussi étrange pour eux qu'un voyage sur la Lune : les voilà immergés dans des geôles où personne ne parle leur langue, sous des cieux hivernaux et glacés qu'ils n'auraient jamais pu imaginer, mangeant – certes à leur faim – une nourriture qu'ils ne connaissent pas et qu'ils trouvent généralement infecte, pour traverser sans les comprendre des procédures dont ils ignorent tout, avec pour seul soutien des avocats qui rencontrent les plus grandes peines à faire respecter leurs droits de justiciables !

Certes, les pirates somaliens ne se sont pas encombrés d'attention, ni pour les navires arraisonnés rendus dans de piteux états, ni surtout à l'égard de leurs otages hommes, femmes et enfants. Tous les témoignages concordent : lorsqu'un bateau est pris, les menaces physiques, les coups et les humiliations sont légion, la mort ne cesse de rôder. Concernant les Français, elle a frappé une fois, avec Christian Colombo, le skipper du *Tribal Kat* qui avait construit son catamaran de ses propres mains. Toutefois c'est tout l'honneur des démocraties de traiter humainement et conformément au droit ceux qu'elles convoquent *manu militari* devant leurs tribunaux. Mais pour ce qui concerne la France, le fait-elle vraiment dans des conditions convenables ? Pas vraiment, si l'on s'en tient aux avis des avocats désignés pour défendre ces accusés. Or ces hommes présentés à la justice n'ont à l'heure de passer devant leurs juges qu'un seul atout, mais de taille : la qualité de leurs défenseurs.

Lorsque les pirates du *Ponant* sont arrivés en France en septembre 2008, dans les conditions que nous allons voir, le bâtonnier de Paris Christian Charrière-Bournazel n'a fait ni une ni deux. Sollicité pour désigner des défenseurs commis d'office, il a essentiellement choisi des secrétaires de la conférence du stage, considérés comme les plus talentueux de leur génération. Ces avocats travaillent au tarif de l'aide judiciaire, c'est-à-dire pour des émoluments symboliques au regard du temps passé. Mais le vigoureux talent d'hommes et de femmes bien décidés à se faire les dents en terrain judiciaire miné sur ces dossiers difficiles, en faveur de prévenus honnis par l'opinion publique, est la garantie d'une défense vigoureuse. C'est bien ce qui s'est produit et tous ces jeunes avocats[236] ont mis un

point d'honneur à offrir à leurs clients le meilleur de leur savoir-faire. Ceux-ci en ont besoin.

Six pirates, six destins

Prenons l'affaire du *Carré d'As IV*, jugée à partir du 15 novembre 2011 devant la cour d'assises des mineurs de Paris, juridiction rendue obligatoire par le fait que l'un des mis en examen, Youssouf Mohamed Ahmed, était mineur au moment des faits. Dans ce dossier, les faits sont avérés : tous les hommes mis en examen ont participé à des degrés divers à la prise d'otages. Mais chacun se défend en minimisant son rôle. Abdulahi Guelleh Ahmed n'aurait appris l'arraisonnement du voilier qu'en écoutant la BBC, et ne se serait alors présenté à bord que pour vendre son poisson. Dans une seconde version, il affirmera avoir été contraint par la force à venir jusqu'au yacht. Deuxième Somalien poursuivi dans cette affaire, Awil Abdirahman Farah aurait lui aussi été forcé de suivre les pirates, en raison de ses compétences en navigation, et serait donc lui-même un captif obligé de se mettre au service des bandits avec son bateau de pêche offert par l'association caritative Children of the world. Troisième homme de l'affaire, présenté par l'accusation comme le chef de l'équipe de prise, Ahmed Hamoud Mahmoud plaide lui aussi le malentendu : il affirme s'être mis au service des pirates d'abord pour dépanner un de leurs bateaux, puis pour leur faire la cuisine. Il prétend n'avoir jamais porté d'armes et lorsqu'il est confronté aux autres mis en examen qui le chargent, il jure ne se souvenir d'aucun arraisonnement et n'avoir jamais demandé la moindre rançon !

Autre inculpé, Yacoub Mohammed Hassan ne serait pas davantage concerné par le sujet… A l'entendre, il n'aurait été qu'un simple interprète et n'avait jamais imaginé qu'on puisse le lui reprocher ! Sauf qu'il s'est trouvé très exposé du fait de sa participation directe aux négociations engagées avec les autorités françaises… Youssouf Mohamed Ahmed, le seul mineur, est quant à lui le neveu du chef Shiré, l'un des deux commanditaires. C'est lui qui racontera aux enquêteurs la façon dont la rançon de 2 millions de dollars réclamée aux autorités françaises devait être répartie : 30 % revenaient à Shiré, reconverti dans la piraterie après l'échec de son trafic de requins avec des Yéménites. Tous les frais – et notamment

la location des armes – étaient à sa charge. Son lieutenant Sahan Saho, responsable opérationnel de l'arraisonnement, devait percevoir 5 % de la rançon. 17 % devaient revenir à l'équipe de soutien logistique, basée à terre. Restaient 48 % à répartir entre les vingt-deux hommes ayant directement participé à la prise d'otages. Soit 43 000 dollars pour chacun d'entre eux !

Ce chiffre faramineux est évidemment fantaisiste, les perspectives de gain évoquées par les autres pirates étant plus proches de 2 000 ou 3 000 dollars, somme déjà énorme puisqu'elle équivaut à environ cinq à huit années du revenu annuel par habitant dans cette région du monde. Mais cette connaissance des gains attendus par chacun n'empêche pas Youssouf Mohamed Ahmed de prétendre qu'il ne sait rien ou presque de cette affaire, qu'il n'avait été chargé que d'un rôle mineur de cuisinier, et qu'il n'a jamais vu aucun des pirates présumés assurer la surveillance des otages.

Quatrième homme détenu en France dans cette affaire, Cheik Nour Jama Mohamoud assure que cette opération aurait pu constituer son baptême du feu, si le bateau à bord duquel il se trouvait n'avait chaviré avant l'opération. La rançon ? Il n'espérait bénéficier que de la « charité » des commanditaires Shiré et Saho, pour avoir tout au plus transporté de la nourriture entre la terre et le *Carré d'As IV*. Mais n'avait-il pas avoué sa participation active à l'enlèvement, lors de sa garde à vue ? Certes, admet-il plus tard, mais ce n'est que parce qu'il se trouvait « sous l'emprise de la folie » durant son interrogatoire. D'ailleurs, explique-t-il, lorsqu'une partie des bandits avaient souhaité emmener les otages à terre où un sort funeste les aurait attendus, il s'y était opposé.

On l'aura compris : tous ces hommes seraient victimes d'une série d'affreuses méprises, et n'auraient pratiquement rien à voir dans cette histoire. Au-delà de la légitime défense de leurs intérêts passant par la minimisation de leur rôle individuel, les mis en examen ont décrit une opération complexe, parfaitement bien organisée au départ. Avant de se terminer en fiasco, du point de vue des assaillants.

Selon les témoignages recueillis par les enquêteurs, l'arraisonnement du *Carré d'As IV* et de son équipage composé des époux Jean-Yves et Bernadette Delanne a bien été commandité par Youssouf Haji Shiré et Sahan Saho. Le premier cité est un ancien douanier somalien né en 1963, vivant dans le village de Caluula, à l'extrême pointe de la Corne de

l'Afrique, sur le territoire du Puntland. Quant à Sahan Saho, il serait un ancien militaire. Ces deux chefs de guerre seraient tous deux affiliés au puissant clan des Majeerteen, composé de différents sous-clans. Ils ont commencé à organiser leur coup vers le 15 août, recrutant des marins, empruntant de l'armement, organisant une petite flotte composée d'un bateau-mère et de plusieurs annexes rapides. L'attaque a lieu le 2 septembre et, deux jours plus tard, le *Carré d'As IV* jette l'ancre devant la côte. Il y restera dix jours. Lorsqu'un navire de guerre français, la frégate *Courbet*, est annoncé, Shiré et Sahan Saho cherchent à débarquer les otages pour les retenir prisonniers à terre. Mais leurs « soldats » ne sont pas du même avis. Trois d'entre eux, cheik Nour Jama Mohamoud, Yacoub Mohammed Hassan et Ahmed Hamoud Mahmoud se rebellent, provoquent une scission, et reprennent la mer pour convoyer le yacht et les otages beaucoup plus au sud du Puntland, à Eyl, en passant par Bargaal et Xaafuun. C'est dans ce dernier port que, le 16 septembre, une opération conduite par les forces spéciales françaises permettait de récupérer les otages sains et saufs au cours d'un assaut de dix minutes qui coûta la vie à un ravisseur et leur liberté à six autres. Le 30 novembre 2011, la Cour condamnait à six et sept ans de prison les trois pirates montés à l'abordage du navire ; le traducteur écopait de six ans et le pêcheur, Abdilahi Guelleh, était acquitté. Depuis cette date, tous attendent leur procès en appel.

Des instructions contestées

Durant les instructions des diverses affaires devant être jugées en France, les avocats des prévenus ont très régulièrement dénoncé les conditions dans lesquelles la justice a traité leurs clients, notamment ceux de l'affaire la plus emblématique, celle du *Ponant*. Rappelons que les six prévenus dans cette affaire encourent tous la réclusion criminelle à perpétuité lors de leur procès devant la cour d'assises, prévu en mai 2012. En juillet 2010, leurs avocats avaient obtenu à grand-peine la reconstitution à bord du paquebot à voile amarré dans le port de Nice entre deux croisières des faits qui s'étaient produits plus de deux ans plus tôt. Notamment dans l'intention de disculper plusieurs des accusés, qui ne se sont jamais trouvés à bord du bâtiment piraté, selon leurs défenseurs. Une des curiosités de cette reconstitution

organisée par le magistrat instructeur Patrick Gachon en charge du dossier n'est autre que l'interdiction faite aux prévenus – tout comme aux parties civiles, d'ailleurs – de présenter des observations ou de poser des questions.

D'où la colère de M^e^ Guillaume Charvet, défenseur de Mohamed Saïd Hote, qui quitta le navire avant la fin de la reconstitution. Non sans évoquer comme d'autres avocats un « fiasco », ou une « mascarade », il expliquait le lendemain : « La seule volonté du juge était d'illustrer la thèse de l'accusation. On a été convoqués pour assister à la séance de photos du juge Gachon avec des militaires jouant les rôles prêtés à nos clients237. » L'épisode n'est pas anodin, dès lors que Gustave Charvet soutient que son client était peut-être le livreur de khat des pirates du *Ponant*, mais certainement pas l'un d'entre eux. Toutes les tentatives de son avocat pour le faire remettre en liberté avant son procès ont été refusées par le juge des libertés et de la détention, au motif qu'il ne pouvait garantir qu'il se présenterait devant ses juges. Mais de toute façon, quand bien même les accusés somaliens présentent-ils la caution de personnes offrant de leur assurer le gîte et le couvert en France avant leur comparution, c'est peine perdue. Trois ans après avoir été transféré *manu militari* en France, Abdullahi Youssouf Hersi, lui aussi poursuivi dans l'affaire du *Ponant*, s'est vu refuser une mise en liberté préalable à son procès, alors même qu'un compatriote vivant à Lyon avait accepté de le prendre à sa charge.

Encore les accusés du *Ponant* ont-ils vu s'organiser une reconstitution de leur affaire, ce qui a été refusé à ceux de la *Tanit*. Dossier où, comme dans tous ceux liés à la piraterie, les étrangetés et autres bizarreries ne sont vraiment pas rares. Dans ce cas, les trois personnes arrêtées sont par exemple poursuivis pour « séquestration suivie de mort ». Sauf que le tragique décès du skipper Florent Lemaçon n'est pas de leur fait, mais bien la conséquence directe du tir d'un militaire français, ce que personne ne conteste !

Dans ces trois affaires, les avocats des Somaliens accusés de piraterie ne sont pas loin de penser que la volonté de la justice française est déterminée. Elle consisterait à examiner les faits dans leurs grandes lignes, sans vraiment chercher à établir qui serait coupable et qui ne le serait pas, sans s'engager non plus dans l'exploration du contexte, ni encore moins à mesurer si parmi les pirates ne se trouveraient pas également des victimes.

Pourtant, « la cour d'assises devra aussi juger cette réalité-là[238] », s'insurgeait M[e] Martin Pradel, avocat d'Abdurahman Ali Samatar, poursuivi dans l'affaire du *Carré d'As IV* : « Dans ce pays désorganisé où il n'y a plus d'Etat ni d'administration, la seule ressource de ces hommes est la mer, et elle se tarit. L'océan au large de la Somalie est devenu la poubelle du monde et la pêche est pillée par les chalutiers japonais ou occidentaux. Ce pays est divisé en clans, en tribus rivales et régi par des mafieux auprès desquels les pêcheurs s'endettent et sont obligés de rançonner les bateaux pour rembourser[239]. »

En homme connaissant bien cette partie du monde pour y avoir exercé le commandement des forces françaises dans l'océan Indien, l'amiral Laurent Mérer affiche une vision réaliste du problème : « C'est surtout de la misère, du dépit et de l'anarchie que s'alimente aujourd'hui la piraterie, singulièrement le long des côtes de la Somalie. Ces causes sont étroitement mêlées. La Somalie n'est pas dépourvue de richesses – l'antique pays de Punt d'où viennent aujourd'hui les pirates est celui de l'encens et de la myrrhe, on y pratiquait autrefois l'élevage et l'agriculture, on en exportait du bétail et les eaux côtières étaient poissonneuses. Mais depuis près de trente ans l'instabilité s'est installée sur fond de vide stratégique dans cette zone grise où se développent sans contrôle les désordres et les extrémismes, abandonnée à ses propres querelles, laissée en pâture aux "nouveaux barbares". Soyons honnêtes, depuis longtemps personne ne s'intéresse plus à la Somalie ni aux Somaliens. Sauf d'autres barbares qui profitent de la situation pour piller les eaux côtières sous couvert de licences obtenues auprès d'autorités fantoches ; sauf des industriels peu scrupuleux qui trouvent avantage à utiliser les rivages somaliens comme poubelles pour leurs déchets, lesquels finissent souvent à la côte entre les mains des enfants ou dans leur bouche[240]. »

Tout indique que ces Somaliens accusés de piraterie sont en réalité les instruments de leurs commanditaires, sans la moindre autonomie personnelle et avec pour seule perspective d'être maltraités s'ils ne parviennent pas à intercepter un navire. Pour ceux qui ont fréquenté l'école, ils n'y ont appris que des sourates du Coran, parfois seulement à lire, à écrire, à compter ou à parler l'anglais. De plus, les conditions dans lesquelles ils ont été arrêtés et amenés en France sur ordre de Nicolas

Sarkozy sont pour le moins sujettes à caution. Ce n'est pas le moindre problème !

Changement de la loi

La France a disposé d'une loi sur la piraterie à partir du 10 avril 1825, mais celle-ci a été abrogée en décembre 2007, en raison de son incompatibilité avec les procédures modernes : en vertu de ce texte ancien, les pirates auraient notamment dû être traduits devant les tribunaux maritimes de Brest et de Toulon, qui n'existent plus de nos jours. Conclusion du sénateur André Dulait, rapporteur en mars 2010 de la nouvelle loi française sur la lutte contre la piraterie : « Rien n'est prévu dans notre droit concernant les conditions d'arrestation des pirates et de rétention sur les bâtiments de guerre241. » De ce fait, les conditions dans lesquelles les pirates du *Ponant*, du *Carré d'As IV* ou de la *Tanit* ont été arrêtés et transférés en France d'avril 2008 à avril 2009 sont sujettes à de très nombreuses critiques des avocats. Tout en tombant précisément sous le coup des condamnations formulées par la Cour européenne des droits de l'homme dans l' « arrêt Medvedyev » du 10 juillet 2008, confirmé le 29 mars 2010 dans un arrêt très longuement motivé, condamnant la France. La Cour considérait alors que la rétention à bord de l'équipage du cargo cambodgien *Winner* arraisonné avec un chargement de drogue par les forces spéciales de la marine nationale française ne reposait pas sur une « base légale ». Le jugement confirme en effet que le magistrat qui ordonne la rétention d'un individu, y compris à bord d'un bâtiment de la marine, doit être indépendant du pouvoir politique, ce qui n'est pas le cas du procureur de la République en France. Notamment parce qu'un magistrat indépendant de l'exécutif doit pouvoir éventuellement ordonner la libération d'un suspect, ce qui était techniquement impossible après l'arrestation des pirates détenus à bord des navires militaires français. Cette anomalie est naturellement mise à profit par la défense de tous les accusés arrêtés par les forces spéciales françaises dans les différentes affaires de piraterie survenues avant le 1er octobre 2011, c'est-à-dire la date de publication au *Journal officiel* des décrets d'application de la loi, sur la « lutte contre la piraterie et l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer » votée le

5 janvier précédent. Cette nouvelle loi prévoit donc que les commandants d'un navire de guerre reçoivent une qualification proche de celle d'un officier de police judiciaire lorsqu'ils interviennent en matière de piraterie. Elle organise également la nomination d'un juge de la liberté et de la détention dans les deux jours suivant l'arrestation d'un présumé pirate. Ce magistrat pourra ensuite ordonner la détention du suspect pour cinq jours renouvelables, le temps qu'il soit présenté à l'autorité compétente.

CINQUIÈME PARTIE

PLAISANCE TOUS RISQUES

CHAPITRE 17

Flibustiers contre plaisanciers

La liberté de circuler sur les mers est totale. Elle ne se discute pas et aucun Etat n'a le pouvoir de bloquer un équipage qui ne voudrait pas suivre ses conseils de sécurité. Que faire ? Rien… le droit de la mer est formel : il n'existe aucun moyen d'empêcher un navire de prendre la route quand son commandant l'a décidé, y compris dans les zones les plus dangereuses du monde. Certains navigateurs inconscients abusent clairement de cette liberté, en allant toutes voiles dehors se jeter dans la gueule du loup, au risque de devoir déclencher de coûteuses opérations de sauvetage et de récupération, de payer de très lourdes rançons ou pire d'y laisser la vie. Pour les prédateurs des mers, les petits bateaux des yachtmen sont des proies d'une plaisante commodité : leurs francs-bords rasant l'eau, leur vitesse très modérée, leurs équipages de touristes sans la moindre défense permettent de les arraisonner avec bien moins d'efforts qu'un navire de commerce. Mais la rentabilité n'en demeure pas moins maximale. Peu importe la taille de la capture, quand il s'agit de réclamer une rançon astronomique ! Sur le marché de la piraterie, le plaisancier est une valeur en hausse.

Des plaisanciers inconscients des enjeux

S'il n'est pas bien compliqué de comprendre la navigation professionnelle dans l'océan Indien, l'observateur reste franchement confondu par l'absence de réflexion de personnes partant naviguer dans ces eaux tumultueuses pour le plaisir ou l'accomplissement personnel, sans mesurer les dangers. Mais en théorisant leur « droit » de faire exactement ce

qu'ils veulent, sans aucunement évaluer les risques qu'ils prennent et font prendre à d'autres. Le voyage d'aimables parents accompagnés de leur petit garçon et de deux amis, à bord d'un bateau – la *Tanit* – particulièrement vulnérable, sur les routes maritimes les plus dangereuses de la planète, n'a pas paru constituer le moins du monde un problème pour Chloé Lemaçon, même *a posteriori*. Convaincue de la justesse de sa cause de voyageuse, tout autant que d'avoir suivi les conseils de prudence donnés par la marine nationale, elle a pourtant perdu son mari Florent dans cette tragique mésaventure. Celui-ci a été tué par un marin français venu pourtant sauver cette famille enlevée par des pirates le 4 avril 2009, mais cela ne change rien à sa conviction. En mai 2010, elle ne craint pas de lancer dans le studio de BFM TV où elle promotionne son livre[242] que « p'têt qu'ici, à certains Parisiens, ça leur paraît juste un truc extraordinaire ! », mais certainement pas sur les pontons du port de plaisance de Vannes d'où l'équipée était partie et où, à l'entendre, chaque plaisancier à casquette s'apprêterait au départ vers les eaux les plus périlleuses du monde. Le journaliste lui demande si personne ne les a avertis, elle et son mari, des dangers de l'expédition. C'est pour s'entendre aussitôt repartir, sur l'air de l'évidence : « Ben oui, comme y'a des gens qui vous disent "attention, c'est dangereux" avant de rentrer bourré quand t'essaie de prendre tes clés [de voiture]. La prise d'otage, ça fait partie des risques qu'on a assimilés, qui sont inscrits dans la préparation du voyage[243] ! » Naïveté, quand tu nous tiens !

L'une des entrées de l'océan Indien n'est autre que le port de Djibouti. C'est là qu'est basée une partie de la marine française qui lutte quotidiennement contre la piraterie dans cette zone, au prix de dépenses considérables pour le contribuable français. Et si des navigateurs étaient pris en otages, ce sont des militaires français qui courraient le risque de perdre la vie en allant les tirer des griffes de leurs ravisseurs. Il est donc logique que les forces françaises cherchent à dissuader les inconscients. Le plus souvent, c'est peine perdue !

En avril 2010, la cellule de crise du Quai d'Orsay se débat avec une affaire curieuse : à Djibouti justement, les deux membres de l'équipage d'un petit navire de plaisance refusent de renoncer à un départ pour l'océan Indien. Olivier Giraud (skipper) et Sandrine G. ont l'intention de quitter Djibouti incessamment, avec leur coque de noix, le ketch *Anaika*,

10,65 mètres, quarante ans d'âge, immatriculé à Bordeaux, dont la vitesse plafonne à 6 nœuds, avec un franc-bord de 1 mètre, et une radio portant à 25 kilomètres. Ils entendent se rendre aux Seychelles via les Maldives, et veulent donc passer par le golfe d'Aden, puis longer la côte somalienne, avant de s'engager dans l'océan Indien, constituant ainsi une proie évidente pour les pirates alors en période d'activité maximale. La barcasse de ces joyeux inconscients abrite une association loi 1901 dont la raison sociale est de notamment « favoriser, entretenir et développer les contacts entre des personnes passionnées par les bateaux de plaisance, à voile ou à moteur ». Très logiquement, diplomates et militaires anticipent le gros pépin et ne veulent pas risquer les vies de sauveteurs, ni payer une rançon, pour sauver ces éventuels otages. Ils font savoir à l'équipage de la manière la plus ferme qu'ils désapprouvent leur façon de faire. « On a essayé par tous les moyens de leur faire entendre raison, mais sans succès », s'indigne un diplomate244, qui relève que deux hauts fonctionnaires les ont reçus à l'ambassade de France à Djibouti en pure perte. Du coup, le Quai d'Orsay leur a envoyé une lettre officielle. Mais elle n'a suscité en retour qu'une réponse en forme de bras d'honneur du skipper : « Je ne minimise pas le danger de passer par le golfe d'Aden. Je sais que je vous cause beaucoup de problèmes, mais nous ne ferons pas demi-tour. Le voilier *Anaika*, Olivier Giraud, Sandrine G. et le chat Ulysse continueront leur voyage dans l'océan Indien. Je ne retiens que le mot *liberté* des trois mots qui étaient inscrits sur nos pièces de monnaie, et peut-être *fraternité*, si vous nous souhaitez bon voyage. »

Quand l'un des auteurs interroge le skipper, en lui demandant comment il analyse « le risque que vous feriez courir à vous-même et aux personnes qui devraient partir à votre recherche », ce dernier répond : « Personne ne viendra risquer sa vie pour nous parce que personne ne saura où nous sommes et parce que nous ferons tout notre possible pour ne pas rencontrer de pirates245. » L'histoire ne dit pas ce qu'il est advenu ensuite du bateau, de son équipage et du chat Ulysse.

Rallyes nautiques en zone de piraterie !

Moins d'un an après cette affaire surviennent les morts de quatre plaisanciers américains du yacht *SV Quest*, le 22 février 2011 (voir chapitre 14). On découvre à cette occasion que les aimables babas cool français sont très loin d'être les seuls à continuer à prendre l'océan Indien pour un terrain de promenade. A tel point que plusieurs courses sportives et rallyes océaniques à la voile continuent d'être organisés dans cette zone. Les marines militaires qui la sillonnent ont beau faire valoir aux organisateurs de ces courses que la fréquentation de telles eaux infestées de pirates est extrêmement dangereuse, rien n'y fait246 ! En février 2011, soixante-dix voiliers étaient engagés dans ces compétitions, dont douze yachts français embarquant vingt de nos concitoyens. Des avertissements et des alertes ont été transmis aux participants par les ambassades représentant les pays des ressortissants embarqués et par les autorités militaires de la zone [amiral français commandant les forces de l'océan Indien (Alindien), UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Organisation, basée à Dubaï), CMF (Combined Maritime Force, basée à Bahreïn), 5e flotte de l'US Navy, EUNAVFOR Atalante]. Rien n'y fit ou presque.

Parmi les principaux rallyes alors en cours figurait tout d'abord le *Vasco de Gama*, rassemblant une vingtaine de voiliers, dont quatre français. Seul un voilier français avait finalement renoncé à sa participation, suivant en cela les conseils de la marine nationale. Celle-ci s'est rapidement plainte que l'organisateur ait coupé les relations avec elle, et un seul des voiliers français communiqua quotidiennement sa position. Deuxième rallye : *Thailand to Turkey*. Malgré le faible nombre des participants – trois voiliers, un voilier français inscrit ayant finalement renoncé au départ –, les organisateurs protestèrent contre le refus de la Royal Navy de leur accorder une escorte militaire. Vient ensuite le *Blue Water Rally*. Celui-ci rassemble une vingtaine de voiliers. Les quatre plaisanciers tués à bord du *SV Quest* participaient à cette compétition. Après leurs morts, les organisateurs du *Blue Water Rally* ont expliqué : « Bien que des plaisanciers aient renoncé à naviguer dans ces régions depuis quelque temps, c'est une lourde décision que de choisir les autres voies. Soit par les eaux tempétueuses et dangereuses au large de l'Afrique du Sud, soit faire transporter le voilier sur un cargo (…). Quand on a à cœur de réaliser un tour du monde, c'est dur… »

Quelques semaines après que ces événements ont été connus, l'un des skippers naviguant dans la zone prend contact avec *Le Point*. Il s'appelle Rémy Bolzer, a cinquante-cinq ans, est le skipper du voilier français *Breizh Heol* venant de La Forêt-Fouesnant (Finistère) et souhaite se justifier. Il n'a pas suivi les injonctions des militaires de l'opération Atalante, ni celles des autorités françaises à Djibouti, et a préféré poursuivre sa route à bord de son voilier de 12 mètres. Arrivé – miraculeusement – à bon port, il explique : « En descendant la mer Rouge, nous avons rencontré plusieurs voiliers, en attente de meilleures conditions météo pour passer la Corne de l'Afrique. Nous avons discuté avec eux. Ils ne savaient pas non plus comment se passaient la traversée du golfe d'Aden et le reste. Nous découvrons, à notre arrivée à Djibouti, le taux d'attaques du moment, et nous y restons avec un coût de mouillage et de services très élevé. Les autorités nous dissuadent de continuer, mais ne proposent rien excepté d'embarquer le voilier sur un cargo que l'on ne trouvera jamais à un prix raisonnable. Me trouvant à Djibouti et ayant déménagé tous mes biens à la Réunion, ne pouvant plus remonter par l'Egypte compte tenu des événements de janvier-février dernier, il fallait prendre le risque de traverser l'océan Indien en calculant et en mettant toutes les chances de notre côté. »

Comme pour Chloé Lemaçon la prise d'otages « fait partie des risques qu'on a assimilés ». Rémy Bolzer explique : « Pour ma vie, c'est sûr que je prends des risques, mais étant à Djibouti, je n'avais pas d'autres solutions. (…) J'ai voulu m'armer pour ce voyage, les autorités ne le permettent pas. Je trouve ça aberrant de nous laisser partir comme des moutons qui vont attendre le loup. Tous les bateaux qui se sont armés s'en sont toujours tirés. On arme bien les bateaux de pêche… Les pirates ne risquent que la douche avec les pompes à incendie. C'est quand même nous qui prenons les premiers risques. Si les bateaux s'armaient, la piraterie s'arrêterait très vite. S'ils recevaient des balles, les pirates ne reviendraient pas. (…) J'ai été poursuivi par, heureusement, des bateaux moins rapides que le mien sans me laisser approcher. C'était la meilleure attitude à avoir pour ne pas être pris en otage. »

D'ailleurs, Rémy Bolzer ne dissuade pas d'autres plaisanciers de faire le voyage, à leurs risques et périls : « Il est très important de communiquer les infos sur les attaques, ne pas cacher les événements, quels qu'ils soient. Il y

a aujourd'hui plusieurs attaques (une par jour en moyenne) qui ne sont pas portées à la connaissance du public, sauf sur quelques sites anglais ou étrangers que seuls les gens avisés connaissent. A aucun moment il n'a été question de mettre en cause les hommes que j'ai rencontrés. Tant dans la marine nationale que dans les diverses organisations ou encore les prestataires de services, ils sont formidables. Je les remercie très sincèrement de leur gentillesse et leur dévouement. Mais il faut que le gouvernement prenne conscience de l'absence d'aide apportée aux navigateurs dans cette région du globe. Plutôt que de surveiller les pirates, ne serait-il pas plus judicieux d'accompagner les bateaux par des militaires, par convois de plusieurs unités ou, si cela n'est pas possible, d'autoriser les navigateurs à s'armer pour pouvoir se défendre et rendre les armes au port de destination en fin de traversée ? Cela dissuaderait davantage les pirates247. »

L'affaire étrange de la Tanit

Le 10 avril 2009, cinq jours après le détournement, constatant qu'aucune négociation n'était acceptée par les pirates, les commandos de marine donnent l'assaut à la *Tanit*. Le voyage de rêve se termine en cauchemar et la polémique démarre. La presse ne s'interroge pas vraiment sur le comportement d'un équipage familial souhaitant à tout prix poursuivre sa route, malgré les avertissements des possibles conséquences de son obstination, surtout à cause de la présence à bord du jeune Colin, deux ans et demi. Mais les journalistes se demandent : fallait-il que les commandos de marine interviennent au risque de provoquer la mort d'un otage ? Ce qui s'est effectivement passé… Qu'auraient-ils écrit si la famille Lemaçon indemne s'était retrouvée captive au Puntland avec un bébé sur les bras durant des mois comme les cent cinquante autres marins captifs à cette époque ? Comme ce fut le cas de ce couple danois et ses enfants partis aussi faire le tour du monde et restés plus de six mois aux mains des pirates en 2011. Après leur terrible mésaventure, le père de famille reconnaissait que ce fut « la décision de ma vie que je regrette le plus248 ». Et qu'auraient-ils dit s'il avait fallu mettre en péril d'autres vies pour retirer les plaisanciers

de ce nid de guêpes ? La provocation lancée par les va-nu-pieds somaliens à nos démocraties exige une réponse.

Après l'assaut de la *Tanit*, le chagrin de la famille était parfaitement compréhensible, et personne n'a songé à penser autrement. Mais pour les militaires qui avaient conduit le sauvetage meurtrier (outre Florent Lemaçon, deux pirates ont été tués), la pilule a été dure à avaler quand Chloé Lemaçon a commencé à s'en prendre publiquement à ceux qui étaient venus la sauver. Lors de la campagne de promotion de son livre, en mai 2010, la jeune navigatrice a exigé dans ses nombreuses interviews que l'Etat « reconnaisse sa responsabilité » dans la mort de son mari Florent. Pourtant, dès que les circonstances de cette mort eurent été précisées, celui-ci n'avait jamais cessé de le faire.

Au sein des armées, où les prétentions – alors non divulguées – de Chloé Lemaçon sont qualifiées dans le meilleur des cas de « déraisonnables », on fait valoir à l'époque plusieurs arguments en réponse à ses accusations de « non-reconnaissance ». On indique tout d'abord que la responsabilité de cette affaire – la mort d'un otage dans une opération destinée à le sauver – est reconnue par l'Etat : elle entre dans la qualification de « responsabilité sans faute », et ouvre des droits à réparation. Sur l'origine précise du tir qui a tué le skipper, la justice a répondu. Le procureur de la République de Rennes a fait valoir le 5 mai 2010 que « l'expertise balistique ordonnée par le magistrat instructeur, confirmée par les autres éléments du dossier, a permis d'établir que le tir ayant causé la mort de Florent Lemaçon était un tir d'origine militaire ». Chloé Lemaçon aurait sans doute préféré que les résultats de cette expertise eussent été rendus publics plus tôt. Mais le texte du communiqué de la justice avait dû être préalablement traduit en somali afin que toutes les parties du procès, y compris les présumés coupables de la prise d'otages incarcérés en France, y aient accès. Dès que la conclusion fatale de l'assaut avait été connue, le ministre Hervé Morin n'avait pas exclu un tir provenant des sauveteurs dès le lendemain du drame, au micro d'Europe 1. Avant d'ajouter, dans un texte qui n'exprime pas précisément un quelconque refus de reconnaissance d'une responsabilité de l'Etat : « Le ministre renouvelle l'expression de sa profonde compassion envers la famille et les proches de Florent Lemaçon. Conscient du malheur qui frappe Chloé Lemaçon et son fils, il les assure de son total soutien. Avec toute la

communauté militaire, il déplore et regrette très sincèrement que Florent Lemaçon ait perdu la vie au cours de cette opération qui, quelles que soient les précautions prises, comporte toujours une part de risque. Le ministre rappelle que l'Etat assumera toute sa responsabilité. »

Réponse de Chloé Lemaçon : « Je trouve un peu douteux de la part de M. Morin de m'avoir fait subir tout ce que j'ai subi cette année. Je pense qu'il a un poste qui aurait pu m'éviter quelques-unes de ces épreuves. » Que veut-elle alors dire ? Dans les armées, on fait valoir que les déclarations publiques de respect, de soutien, et de sympathie à l'égard de la famille ont été multiples et répétées. Cette démarche est allée très loin, jusqu'à l'organisation d'une rencontre tout à fait inédite entre la famille Lemaçon et le commando de marine qui a tiré la balle mortelle. Mais la Défense a également proposé à la famille des indemnisations qualifiées sobrement de « généreuses », dont un emploi de fonctionnaire à Mme Lemaçon. En faveur du jeune Colin Lemaçon, fils des navigateurs, le ministère s'est engagé à soutenir devant la justice une demande de statut de pupille de la Nation, qui lui ouvrirait le droit à des bourses scolaires et universitaires, à des points de bonification dans les concours administratifs et divers autres avantages. De plus, il a favorisé l'élaboration de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 qui met en place une disposition spécifiquement décidée en pensant à la situation de Colin Lemaçon, fils de Florent et Chloé : les enfants dont l'un des parents a été victime d'un acte de piraterie maritime peuvent se voir reconnaître le statut de pupille de la Nation. Alors que les textes ne le prévoyaient pas auparavant.

Quelle indemnisation ?

Tout cela a déjà été précisé à la famille, sous des formes diverses, et notamment par l'Elysée qui l'a reçue. Mais celle-ci veut davantage. Et là, les choses deviennent compliquées, car c'est d'argent dont on parle. L'Etat a pris en charge les frais d'obsèques de Florent Lemaçon et financera intégralement la remise à neuf de la *Tanit*, dès que les scellés de justice auront été levés. L'Etat a également proposé une indemnisation de 386 000 euros à Chloé Lemaçon en personne, 83 000 euros pour son fils, et 17 000 euros pour chacun des deux parents de Florent Lemaçon, soit

486 000 euros au total. Du côté des armées, on pense avoir adopté une attitude particulièrement compréhensive, en choisissant de ne pas prendre en considération la « responsabilité partagée » de Florent Lemaçon, qui avait choisi de prendre des risques considérables en naviguant, malgré les avertissements des militaires, dans une zone infestée de pirates.

Comme c'est le cas dans toutes les affaires de ce type, les indemnisations ont été proposées à partir d'abaques utilisés par la justice, qui tiennent compte de l'âge, des revenus, de la situation de famille du défunt. L'Etat, qui reconnaît sa « responsabilité sans faute », se situe dans une démarche conforme au droit civil, et demande donc à la famille de renoncer à toute poursuite civile concernant le même objet. Mais celle-ci refuse, alors même qu'elle est par ailleurs fondée à poursuivre la procédure pénale. Du côté gouvernemental, on se désole que ce refus coïncide avec des prétentions financières dépassant très largement les propositions faites à la famille. Cette dernière arguerait de « promesses faites par l'Elysée, très supérieures aux propositions de la Défense », laquelle, sur ce sujet, n'a jamais entendu parler de rien. Précisons que ces demandes ne posent aucun problème sur le fond et que la famille a parfaitement le droit de les présenter. Tout comme l'Etat a le droit de refuser. Selon nos informations, les proches de Florent Lemaçon demanderaient, en réparation du préjudice économique et du préjudice moral causés par sa mort, les sommes suivantes : 568 000 euros pour Chloé Lemaçon, 200 000 euros pour son fils, entre 30 000 et 40 000 euros pour chacun des parents, et entre 20 000 et 30 000 euros pour le frère et la sœur de la victime ainsi que pour les deux passagers de la *Tanit*. Tout compris, on n'est pas loin du million d'euros.

Au final, ce qui blesse le plus les militaires dans cette affaire, c'est que la famille du navigateur décédé ait initialement refusé des offres excédant dans des proportions considérables les indemnisations qui auraient été versées par l'Etat si l'un des commandos de marine était mort durant l'assaut. Dans ce cas, la famille du militaire aurait eu droit, comme c'est le cas pour tout soldat tué en opération, à un an de solde et sa veuve au versement immédiat de la pension de réversion calculée sur la retraite que la victime aurait touchée le moment venu. Dans la plupart des cas, cette somme touchée par la famille de ce serviteur de la Nation, abondée de diverses indemnités, se monte à 100 000 euros, plus rarement à 200 000.

Soit le cinquième ou au mieux les deux cinquièmes, de ce qui a été proposé à celle de Florent Lemaçon. Mais on ne peut s'empêcher de penser que rien de tout cela ne serait arrivé, si les aventuriers du XXIe siècle avaient suivi les plus élémentaires principes de sécurité, sans embarquer sur leur voilier rapidement transformé en galère. Vieille histoire !

Au XVIIe siècle, Molière met en scène dans *Les Fourberies de Scapin* un jeune du même nom, venant annoncer au vieux Géronte que son fils a été enlevé par les Turcs :

GÉRONTE : Que diable allait-il faire dans cette galère ?

SCAPIN : Il ne songeait pas à ce qui est arrivé.

GÉRONTE : Va-t'en Scapin, va-t'en dire à ce Turc que je vais envoyer la justice après lui.

SCAPIN : La justice en pleine mer, vous moquez-vous des gens ?

GÉRONTE : Que diable allait-il faire dans cette galère ?

Quelle leçon tirer de cette affaire de la *Tanit* ? Contre le rapt, le chef de l'Etat a choisi la manière forte, et ce choix lui appartenait. Il n'a d'ailleurs pas été vraiment contesté dans l'opinion française, au contraire ! Chef des armées, élu par le peuple, il était en droit d'ordonner cette action, exactement semblable à celles qui n'avaient suscité que des louanges lors des libérations des otages du *Ponant* et du *Carré d'As*. Mais il faut dire que ces deux opérations avaient été couronnées de succès.

CHAPITRE 18

Opération Thalatine

Sur l'aéroport de Djibouti, d'où le ministre de la Défense Hervé Morin décolle en cette fin d'après-midi du 16 avril 2008, les derniers acteurs de l'affaire du *Ponant* sont prêts pour regagner la France. Au bas de la rampe arrière d'un avion de transport Transall, une poignée de commandos de marine s'apprêtent aussi à embarquer. Sur le tarmac, deux avions du GAM-56, l'escadrille de la direction des opérations des services secrets français, sont garés incognito. Un peu plus loin, un hélicoptère Caracal des forces spéciales est toujours démonté : il n'a pas eu besoin d'intervenir. Mais ces moyens donnent une idée des forces dont le président de la République Nicolas Sarkozy avait ordonné le déploiement quelques jours plus tôt, afin de récupérer les otages du *Ponant*. Le long d'un quai où des centaines de dromadaires – une des rares richesses de la Corne de l'Afrique – s'apprêtent au grand départ vers les abattoirs du golfe Persique, le magnifique yacht de croisière français porte encore les stigmates de l'aventure : quelques impacts de balles, des panneaux vitrés en miettes.

Sarkozy, la manière forte

Mais, pour le reste, tout a été nettoyé et briqué par le nouvel équipage : on ne voit plus trace de l'égorgement des chèvres par les pirates qui y avaient pris leurs quartiers… Tout à l'heure, le *Ponant* repartira sous voile pour Marseille, son port d'attache, escorté par la frégate *Surcouf*. Et c'est le plus discret des navires militaires français, l'*Alizé*, qui viendra prendre sa place le long du quai. Ce grand vaisseau blanc aux allures de navire hydrographique est toujours présenté comme un « bâtiment de soutien

plongée » de la marine nationale. En réalité, il n'est autre que le navire du service action de la DGSE. Il croisait « par hasard », nous assure-t-on, non loin du lieu où le *Ponant* fut arraisonné. Pendant la semaine que dura la crise, il ne s'en approcha officiellement jamais. Mais fut utilisé au large, notamment pour intercepter les communications. Au ministère de la Défense, on refuse de détailler son rôle.

L'acte de piraterie sur le *Ponant* s'est donc soldé par la libération des otages le 11 avril. Les pirates l'avaient pris d'assaut le 4, à 11 h 15. Aussitôt, le commandant Patrick Marchesseau avait donné l'alerte par le système automatique installé sur la passerelle. Très rapidement, les relations avec les ravisseurs étaient prises en main par des négociateurs du GIGN et de la DGSE, les armateurs Jacques et Rodolphe Saadé assurant la liaison directe avec les pirates via le téléphone par satellite Inmarsat du *Ponant*.

En matière de piraterie, ou de prises d'otages en général, le chef de l'Etat est un partisan de la manière forte. Négocier sous la pression des maîtres chanteurs, très peu pour lui. A la palabre, il préfère le coup de feu. Sous ses directives, la puissance publique ne négocie qu'en se préparant à faire parler la poudre s'il le faut. Deux heures et quinze minutes après l'arraisonnement du *Ponant*, le 4 avril à 13 h 30, le plan « Pirate-mer » est déclenché par le Premier ministre, François Fillon. La responsabilité en est confiée au contre-amiral Marin Gillier, basé à Lorient. Trois heures après avoir reçu l'alerte, le chef des commandos de marine est à Paris pour prendre ses ordres. C'est lui qui a baptisé l'opération « Thalatine » (« trente » en langue somalie, le nombre d'otages). Ses états de service mentionnent le Rwanda, l'Afghanistan et d'autres lieux moins clairement définis. C'est le genre « main de fer dans un gant d'acier » et son autorité ne se discute pas. Seuls deux interlocuteurs parisiens lui donneront en direct des instructions tout au long de la crise : le chef d'état-major des armées, Jean-Louis Georgelin, pour la conduite au quotidien, et le président de la République en personne, à plusieurs reprises, qui veut s'assurer que ses ordres personnels sont bien compris. Quand Gillier prend l'avion pour Djibouti, des marins du commando de Penfentenyo249, qui se trouvaient en entraînement sur cette base, la plus grande que la France possède à l'étranger, sont déjà prêts à être « tarponnés » (largués en mer en parachute) non loin de l'aviso *Commandant-Bouan*. Coup de chance : ce navire

appartient à la force navale internationale TF 150 qui croise au large du Pakistan. Il n'était donc pas loin du lieu de l'arraisonnement. Du coup, Paris n'aura pas à accepter l'offre, vivement appréciée, de l'US Navy, qui proposa très tôt de prêter son monstrueux navire d'assaut *USS Tarawa*, et les marines qui sont à son bord, pour une opération musclée. A l'Elysée, on privilégie toujours la négociation. Mais seulement pour la façade…

Cinq gendarmes du GIGN font eux aussi le « tarpon » et rejoignent bientôt les commandos de marine, tandis que les patrons de ces troupes d'élite, le contre-amiral Gillier et le colonel Denis Favier, commandant le GIGN, arrivent rapidement, eux aussi par les airs : « Nous avons été assez nombreux à être largués en mer. L'eau était à 27 degrés et il y avait quelques requins, mais ce n'était pas l'heure du festin, manifestement », sourit plus tard Marin Gillier. La marine met le paquet et envoie sur zone tout ce qui flotte dans la région : les frégates *Jean-Bart* – dont une annexe manquera couler en recevant le matériel des parachutistes – et *Surcouf*, chacune en panne de l'un de ses deux moteurs, et le pétrolier-ravitailleur *Var*, avec à son bord l'amiral commandant les forces françaises dans l'océan Indien. Mais tandis que la négociation se poursuit, c'est bien une possible opération de force qui se prépare. Au cas où. Donc, il faut du lourd. Des hélicoptères spécialisés, des canots rapides Etraco, et encore d'autres commandos… qui n'arriveront pas avant le dénouement. Gillier prépare même l'intervention des Mirage 2000 de Djibouti, pour parer à toute éventualité.

Durant l'une des premières nuits du détournement, des nageurs de combat du commando « Hubert », unité d'élite des forces spéciales de la marine nationale, vont arriver en plongée auprès du *Ponant* à la force des palmes. Leur but ? Observer la coque, prendre des mesures hydrographiques sommaires et des photos « techniques » permettant notamment de préparer un assaut par la mer : la spécialité des commandos, mais qui est dans ce cas risquée. Pour les pirates, surtout. Pour les otages, aussi. Mais également pour les forces spéciales. Le contre-amiral Gillier explique : « Les soucis principaux concernaient le soutien médical. Dans les équipes d'intervention, il y a tout ce qu'il faut pour stabiliser un blessé, mais si on ne peut pas l'évacuer, il risque de décéder rapidement. »

Il faut un hôpital ? Qu'à cela ne tienne… Le navire-école *Jeanne-d'Arc*, qui vient de quitter Madagascar, est prié de rallier d'urgence la zone, avec son hôpital embarqué et ses hélicoptères, dont deux Gazelle de l'armée de terre. Dans le ciel, un avion Atlantic 2, puis un second arrivé de la base de Lann-Bihoué, en Bretagne, font des cercles autour du *Ponant*. D'assez loin, à une dizaine de kilomètres, pour que les pirates n'entendent pas leurs moteurs, ils observent le navire captif jour et nuit avec leurs caméras capables de distinguer les personnes sur le pont. Des survols en hélicoptère, plus visibles, sont organisés, « ce qui nous permettait de regarder ce qui se passait à bord, précise le contre-amiral Gillier, et notamment de vérifier que l'équipage était dans de bonnes conditions. Ce qu'on voyait à la manière dont les gens s'appuyaient sur le bastingage. Il n'y avait pas de pression immense. Les otages étaient très bien surveillés, mais sans contrainte trop forte. Quand les pirates avaient le sentiment que la pression montait, ils nous disaient à la radio : "Bon, poussez-vous, maintenant." Immédiatement, le bâtiment le plus proche virait rondement, à droite 90, pour montrer qu'on était prêts à coopérer. On s'éloignait, puis, insensiblement, on revenait. Ils avaient conscience qu'il y avait tout un dispositif, mais on a fait bien attention à ne pas mettre de pression sur eux ».

Pendant ce temps, à Paris, le président de la République rassemble tous les jours cinq personnes autour de lui : l'amiral Edouard Guillaud, son chef d'état-major particulier, le général Jean-Louis Georgelin, chef d'état-major des armées, le conseiller diplomatique Jean-David Levitte, le secrétaire général de l'Elysée, Claude Guéant, le ministre de la Défense, Hervé Morin. Invité, Bernard Kouchner, ministre des Affaires étrangères, ne pourra venir qu'une seule fois. Le chef de l'Etat entend que deux principes soient appliqués. Selon un homme ayant une bonne connaissance de ce qui s'est dit dans ces réunions : « C'est le président qui a piloté l'affaire. Il avait deux impératifs. Que les otages soient ramenés sains et saufs. Et que la piraterie ne demeure pas impunie. C'étaient des principes très clairs, une ligne rouge. » Dans cet esprit, il faut jouer simultanément sur plusieurs tableaux. Une diplomatie discrète est mise en route par Jean-David Levitte pour obtenir le plus rapidement possible un droit de suite pour les navires français dans les eaux somaliennes. Le président somalien, Abdullahi Yusuf Ahmed, qui n'administre guère que sa résidence sous la protection de

soldats éthiopiens, donnera un accord verbal. Tout comme il acceptera plus tard que les pirates arrêtés soient emmenés en France dans des conditions juridiquement comparables à celles qui avaient permis le transfert, puis le jugement par la justice française, de Klaus Barbie en 1983 ou du terroriste Illich Ramirez Sanchez, *alias* Carlos, en 1994.

Marin Gillier et son état-major sont installés à bord du *Jean-Bart*. Ils préparent toujours un assaut du *Ponant*, bien que, pour l'heure, la diplomatie gagne des points : « Assez rapidement, nous avons vraiment senti que la négociation allait déboucher. Donc, nous avons privilégié cette voie, nous avons desserré l'étau militaire de façon à ne pas faire pression sur les pirates. » Les liaisons se font désormais directement entre les commandos du *Jean-Bart*, singulièrement les hommes du GIGN, et les pirates. Nous voilà à la veille du dénouement. L'argent de la rançon, un peu plus de 2 millions de dollars versés par l'assurance de l'armateur, la société AIG, est arrivé sur place par des voies indéterminées. Les modalités de la remise sont négociées : d'un côté, trois Somaliens ; de l'autre, deux gendarmes du GIGN et un membre du commando « Hubert ». Procédure complexe, où la confiance doit régner. Marin Gillier poursuit : « Avant même qu'on mette en œuvre le protocole, les pirates sont sortis à deux reprises de ce qui avait été prévu dans la négociation. On leur a vite fait comprendre que ce n'était pas bien et on a demandé autre chose en échange ; et tout s'est déroulé quasi comme prévu. » Les commandos récupèrent les otages. Les pirates prennent la poudre d'escampette sous l'œil des caméras électroniques des avions Atlantic 2. Le commandant du *Ponant* saute à la mer. Le chef de l'opération peut téléphoner à Paris : « Mission accomplie, c'est terminé ! » Quelques minutes plus tard, c'est l'Elysée qui annoncera la bonne nouvelle.

Une balle suffira

Mais l'opération n'est pas finie. Le chef de l'Etat exige l'arrestation des pirates. Naturellement, l'argent en poche, ils se sont égaillés. Les avions ont repéré un groupe entrant dans une maison, entourée par une petite foule, dans le village proche. Qui sont ces gens ? Des miliciens, des familles, des passants ? Impossible d'intervenir sans faire de gros dégâts collatéraux. La

décision est prise de renoncer à les poursuivre. Au bout de dix minutes, l'un des 4 × ⍰4 des pirates s'éloigne. Sans que son chauffeur le sache, un hélicoptère guidé par un avion de patrouille maritime Atlantic 2 vole à 100 mètres derrière lui. La porte est ouverte. Un commando tient en main un fusil MacMillan au calibre de mitrailleuse lourde 12,7 mm. Avec cet engin, un tireur d'élite peut placer une balle dans le front de sa cible à 1 500 mètres. Cette fois, une balle tirée dans le moteur suffira. Le véhicule des pirates stoppe net, moteur détruit. Les hommes sortent du véhicule. L'un d'eux lève sa kalachnikov, menaçant, et la repose assez vite : une balle tirée d'un hélicoptère a frappé le sol, entre ses deux pieds. Les six hommes courent, mais pas longtemps. Cernés, ils sont hissés dans les hélicoptères. Et c'est à ce moment que le très gros pépin manque d'arriver. L'avion Atlantic lance un *mayday*, l'appel de détresse ! L'un de ses deux moteurs est tombé en panne… Impossible de continuer la mission. L'appareil d'observation bourré d'électronique se posera en catastrophe au Yémen. Mais l'affaire est terminée et les pirates rejoignent les ex-otages sur les navires au large, tandis que les militaires français montés sur le *Ponant* se préparent déjà à appareiller. Quelques jours plus tard, les prisonniers seront envoyés à Paris pour y être incarcérés. Leur procès est prévu en mai 2012. Pour les militaires, cette opération est bien sûr l'occasion rêvée de faire valoir que sans une armée forte, déployée dans cette partie du monde, capable de monter en quelques heures une riposte interarmées complexe, la France n'aurait pas pu réussir cette mission. Mais ça, c'est déjà une autre histoire.

SIXIÈME PARTIE

AU SON DU CANON !

CHAPITRE 19

À la pêche comme à la guerre

Depuis fin 2009, toutes les campagnes de pêche des thoniers-senneurs bretons menées dans l'océan Indien se font sous la protection attentive de quatre hommes puissamment armés. Ce sont des militaires appartenant aux EPE (Equipes de protection embarquées) de la marine nationale. Il faut dire qu'il existe peu de navires aussi vulnérables aux pirates que les thoniers, très bas sur l'eau. Durant leurs opérations de pêche, ils demeurent immobiles plusieurs heures et se trouvent alors à la portée du premier bandit venu. Mais ils le sont aussi en faisant route. Car leur poupe est en réalité une rampe qui facilite le retour des pêcheurs partis à bord d'un skiff manœuvrer leurs énormes filets. C'est d'autant plus une aubaine pour les pirates que le thonier n'a nullement besoin de naviguer rapidement : 15 nœuds lui suffisent amplement. Sur leurs frêles esquifs, les pirates somaliens atteignent facilement les 20 nœuds et rattrapent donc sans problème leurs proies si lentes, devenues des cibles de choix.

Hommes en armes pour flotte vulnérable

Après de nombreuses attaques, les armateurs et le gouvernement français ont trouvé un accord, rapidement appliqué par l'état-major des armées qui expliquait à l'automne 2009 que la pêche au thon était une « activité économique française, menée par des bateaux sous pavillon français, qui ne pouvait être ni reportée ni déplacée et qu'il n'y avait pas d'autre possibilité sécuritaire ». Pour limiter les risques d'attaque pirate, des procédures ont été mises en place : dorénavant les bateaux doivent naviguer constamment en duo, et mettre en pêche à tour de rôle, ce qui ne facilite pas toujours leurs

mouvements et ralentit les opérations. C'est surtout une hérésie pour des professionnels dont l'individualisme en pêche est une donnée de base. Pourtant, le commandant du thonier-senneur *Drennec*, Patrick Hélies, quarante-trois ans, est clair : « Si les militaires n'étaient pas avec nous, nous ne pourrions pas pêcher dans les eaux les plus poissonneuses, au large de la Somalie. Nous devrions aller pêcher plus loin, là où le thon est beaucoup plus rare250. » Le « patron » se montre d'autant plus sensible à la protection armée des fusiliers-marins, que son navire a déjà essuyé une première fois une attaque et le feu de lance-roquettes pirates le 13 septembre 2008. Il n'a d'ailleurs dû son salut qu'à une fuite en zigzag, face au vent, dans une mer agitée. Et les hors-bords des pirates n'ont pu le suivre.

Plusieurs thoniers français ont subi d'autres tentatives d'arraisonnement, qui n'ont jamais abouti. Notamment parce que les commandos ont tiré, sans avoir jamais – en tout cas officiellement – atteint des agresseurs. C'est pourquoi la présence des commandos à bord de ces navires de pêche est considérée par Jean-Yves Labbé, l'armateur du *Drennec* s'exprimant à son bord en présence du ministre de la Défense Hervé Morin, comme une condition *sine qua non* : « Nous n'aurions jamais permis à nos navires de sortir dans l'océan Indien sans cette politique extrêmement courageuse » que la France a décidée, explique-t-il. En ajoutant aussitôt qu'à ses yeux la présence armée à bord des navires ne peut être que celle des « marins de l'Etat », ceux de la marine nationale. Il ne veut pas entendre parler de ces SMP (sociétés militaires privées) auxquelles les thoniers seychellois ont parfois recours : « Ils n'apportent pas la même sécurité. Les militaires ont une hiérarchie, des protocoles, des instructions, une rigueur militaire et une éthique que n'ont pas les gardes privés251. » Un point de vue tranché, qui résume celui des autorités françaises : le gouvernement Fillon en place depuis 2007, année de la recrudescence de la piraterie en Somalie, demeure extrêmement réticent face aux sociétés militaires privées, dont les activités sont de fait considérées par Paris comme du mercenariat, donc interdites par la loi. Nous y reviendrons.

Les thoniers français ont aussi raccourci leurs campagnes de pêche de cinquante à trente-cinq jours, pour répondre aux souhaits de la marine nationale qui ne voulait pas que les missions de ses hommes soient trop

longues. Les commandos avec lesquels nous avons pu parler nous ont expliqué qu'ils sont enchantés de cette mission, même s'ils estiment que les pirates sont des adversaires coriaces, car rapides et discrets. Questionné sur son équipement, l'un d'entre eux nous dira : « C'est bien ! » Mais encore ? Motus… Pour la marine, ces opérations débutées à l'été 2009 sont inédites, dans leur nature d'abord, mais aussi dans la relation établie avec les armateurs. Et selon Yvon Riva, président d'Orthongel, fédération d'armateurs à la pêche au thon, la proximité géographique entre Concarneau, berceau des thoniers, et Lorient, base des fusiliers-marins, a joué un rôle déterminant.

Le cadre juridique de cette protection militaire est fixé par une convention avec l'Etat, qui « expose et définit la nature de la mission assignée à l'équipe de protection embarquée, l'ordonnancement de la chaîne de commandement et la délimitation géographique de l'action. Sont ensuite précisées les obligations des deux parties, ainsi que le régime de responsabilité régissant cette action, la durée et les conditions de cessation de la prestation252 ». Quant aux « surcoûts », ils ne sont pas pris en charge par le contribuable, mais par les armateurs, souligne le ministre de la Défense Hervé Morin qui précise les détails : « les frais d'hébergement et de restauration des militaires ; les frais d'utilisation par l'équipe des moyens de communications du bord dans le cadre de sa mission de protection ; les dépenses supplémentaires résultant directement de la mission de l'équipe (majorations de solde, de traitement ou d'indemnité prévues par la réglementation ; frais de déplacement, de transport et de soutien, sur facture ; dépenses de transmissions, sur facture ; quote-part de 50 % des dépenses d'entretien et de réparation éventuelles des matériels mis en œuvre, sur facture)253. » Philippe Gouyec, le second du *Drennec*, trouve que le jeu en vaut la chandelle, que le prix à payer est acceptable, en se disant tranquillisé par la présence de commandos à bord : « On a toujours été dans la violence. Les éléments, le matériel… et maintenant les pirates, qui viennent mettre une couche de plus. Pour nous c'est rassurant. On délègue la sécurité aux militaires. Et on ne passe plus du tout notre temps à surveiller la mer254 ! »

Pour la France, il ne saurait cependant être question d'agir sans le soutien des Seychelles, mais la coopération a encore des progrès à faire : onze

pirates qui avaient été appréhendés lors d'attaques contre des thoniers français en 2009 ont été relâchés par les Seychellois, « faute de preuves », de place dans la prison locale et d'accord avec l'Union européenne pour les juger sur place.

La protection militaire

Traditionnellement présente dans tout l'océan Indien, l'armée française a participé du 16 novembre 2007 au 31 janvier 2008, avec ses avisos *Commandant Ducuing* et *Premier Maître L'Her*, à la protection du Programme alimentaire mondial de l'ONU destiné à la Somalie, dont plusieurs navires avaient été attaqués255. Puis, à compter d'août 2008, l'accompagnement s'est accentué dans le cadre de la mission Atalante conduite par l'EUNAVFOR de l'Union européenne, en accord avec les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU. Il s'agit de « contribuer à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie ». Une opération à marquer d'une pierre blanche puisque pour la première fois les intervenants de tous les pays de l'Union européenne se retrouvaient sous un commandement unique pour une opération navale commune. Sauf que les interventions des marines militaires ne sont pas la panacée : à cause de la présence de plusieurs dizaines de bateaux de guerre dans la partie menacée de l'océan Indien, qui est plus étendue que l'Europe continentale, les pirates se sont progressivement éloignés de leurs bases. Un navire attaqué peut donc se trouver à grande distance de ses sauveteurs putatifs, car l'expérience a enseigné que si un navire attaqué n'est pas secouru dans les quinze minutes suivant sa perception d'une attaque en cours, les pirates sont à bord ! Concrètement, pour qu'un gros navire de guerre équipé d'un hélicoptère qui patrouille dans la zone puisse intervenir, il faut qu'il se trouve à moins de 50 kilomètres du bateau arraisonné ou en voie de l'être. Cette situation existe, mais elle ne se retrouve que dans 1 % des cas ! Ceci expliquant cela : nous l'avons vu, la France déploie depuis juillet 2009 les équipes de protection embarquées, qui interviennent à bord des navires de pêche français.

Les EPE, une spécificité française

Le site d'information spécialisé Mer et Marine a publié en septembre 2011 un excellent reportage sur la formation dispensée par la marine nationale à ceux de ses personnels qui se sont portés volontaires pour embarquer à bord des thoniers. Ce ne sont pas des commandos de marine, l'élite des forces spéciales, auxquels l'état-major réserve l'encadrement et la formation de ces personnels. Comme l'explique l'officier chargé de la formation des quatre-vingts sélectionnés qui ont tous déjà vu la mer, mais n'ont pas toujours mis le pied sur un bateau : « Dans le groupe, il y a une dizaine de commandos brevetés et une quarantaine de fusiliers, ceux-là connaissent le combat. Mais, il y a aussi une trentaine de gars qui viennent des sous-marins, de l'aéro[navale] ou des sémaphores. Eux n'ont pas été confrontés à la guerre ou au combat, mais ils savent faire des tas de choses qui seront utiles dans une EPE : ils connaissent bien la manœuvre, le radar ou savent comment entretenir la cohésion d'une équipe en milieu fermé… Alors c'est à nous de faire coexister tous ces gens, de trouver l'équilibre qui fera que ces gars, qui vont vivre quatre mois dans des conditions difficiles, puissent compter les uns sur les autres et mener leur mission dans les meilleures conditions possibles256. » Pour beaucoup, la lutte contre la piraterie sera la seule occasion de leur carrière de connaître les feux de la guerre.

Pourquoi, dans ces conditions, faire appel à des militaires professionnels, alors que les effectifs baissent et que les moyens ne sont plus ce qu'ils étaient ? Dès lors que la possibilité de faire appel à des gardes privés a été exclue par les Français, en tout cas à brève échéance, une autre solution consisterait à recourir non pas à des militaires d'active, mais à des réservistes. Anciens militaires ayant tout juste quitté le service, voire civils dûment formés et entraînés revêtant l'uniforme pour l'occasion, ne feraient-ils pas l'affaire ? C'est très exactement la question que le député Christian Ménard, auteur d'un rapport remarqué sur la piraterie, pose au gouvernement le 27 octobre 2009. Il ne cache pas que cette évolution lui conviendrait, arguant qu' « une telle mesure permettrait de "dégager", si nécessaire, les militaires d'active embarqués sur d'autres théâtres, voire d'augmenter notre potentiel militaire employé dans le cadre de la

piraterie ». Hervé Morin prend trois mois pour lui répondre dans les formes, mais c'est un « non » très ferme : « A ce jour, la ressource en personnel d'active est suffisante pour assurer cette mission de protection. Toutefois, en cas de besoin, il pourrait être fait appel à des militaires de la réserve opérationnelle pour permettre aux armées de dégager une ressource qualifiée supplémentaire pour ces missions, en procédant prioritairement à la relève des formations sur le territoire national, voire en les impliquant dans les opérations les moins exigeantes, au sein de dispositifs mixtes active/réserve parfaitement encadrés et préparés. » Fermez le ban ! La France entend alors ne rien changer à son dispositif, ni le faire évoluer pour affronter une menace nouvelle. Ni gardes privés, ni réservistes… La France estime que cette mission régalienne – porter les armes pour protéger, mais éventuellement pour donner la mort – avec toutes les conséquences imaginables – appartient exclusivement à l'Etat. Quoi qu'il lui en coûte.

Ce sont des efforts que, par exemple, la marine espagnole ne produit pas. Faute de moyens financiers – mais surtout juridiques, voire constitutionnels –, elle ne fait pas embarquer de commandos de marine sur ses thoniers opérant pourtant en grand nombre dans l'océan Indien. La ministre espagnole de la Défense Carme Chacon a rappelé ces principes en octobre 2009, alors que l'arraisonnement du thonier industriel *Alakrana* par des pirates somaliens et la détention de ses trente-six marins durant quarante-sept jours provoquaient un scandale en Espagne. Interrogée par des journalistes qui voulaient savoir pourquoi, contrairement à la France, l'Espagne ne plaçait pas de militaires en armes à bord de la trentaine de navires de pêche appartenant à des armements nationaux opérant dans les eaux somaliennes, la ministre a répondu : « Tout d'abord, [c'est] la loi. Légalement, cela n'est pas possible. (…) Il y a une deuxième raison : d'un point de vue opérationnel, il est impossible que certains navires soient protégés par des militaires individuels. » La ministre espagnole relève que les Français disposent de trois mille hommes sur la seule base de Djibouti, soit autant de militaires que l'Espagne en a dans le monde entier. Le gouvernement espagnol a de ce fait opté pour une autre politique. Il estime que les navires appartenant à des intérêts privés doivent être protégés par des sociétés militaires privées, qui ont finalement obtenu le droit, dans ce pays, de disposer d'un armement adapté, notamment des fusils de calibre

12,7 mm. Et ce sont les autorités et les armées qui les fournissent, poussant l'obligeance jusqu'à les livrer sur place à l'aide de moyens militaires257.

« Si tous les pays faisaient comme la France, le problème serait réglé en quelques semaines ! » Adolfo Valsecchi, armateur d'un thonier italien opérant dans l'océan Indien, estime que la présence de commandos armés à bord des bateaux est la seule réponse sérieuse au piratage. Il est également PDG de la conserverie seychelloise qui assure 13 % du PIB de l'île et deux mille cinq cents emplois directs à une population de cent mille habitants. Il souhaiterait que l'Italie dépêche, elle aussi, des commandos, mais ce n'est pas non plus à l'ordre du jour. Pour l'heure, seule la France ne change pas son fusil d'épaule : en sus de l'aide apportée aux armateurs par la présence de marins armés à bord des thoniers, elle propose depuis 2008, par l'entremise de la NAVFCO258, un programme de formation aux pays riverains de l'océan Indien afin de leur « transmettre le savoir-faire de la Marine nationale française ».

CHAPITRE 20

La quincaillerie de la riposte

On a bien compris que la solution au problème de la piraterie ne se trouvera pas dans une répression militaire complètement démesurée. Les marines les plus sophistiquées du monde affrontent à grand-peine des gueux, remplacés chaque fois qu'ils sont arrêtés ou tués par d'autres miséreux surgis de la terre somalienne sous l'égide de commanditaires bien cachés. Dans la lutte contre la piraterie, l'ajustement dans l'usage de la force est essentiel. Un navire commercial est par définition un bâtiment paisible, qui n'est pas sujet à des menaces armées, et ne transporte donc pas à son bord les armes qui lui permettraient de riposter à une agression. Ainsi fonctionnent les Etats de droit : les navires transitant dans les eaux dangereuses ne peuvent utiliser que des procédures et des solutions techniques « non létales », ce terme signifiant qu'elles ne font pas courir aux assaillants le risque d'être tués. Des gardes armés qui se trouveraient à bord d'un navire ne sauraient d'ailleurs utiliser leurs fusils que s'ils se trouvaient effectivement sous le feu des pirates, en situation de légitime défense.

Panoplies anti-pirates

Afin de connaître les procédures applicables en cas de danger, les marins disposent d'un document, le *BMP* ou *Best Management Practices*259, qui recense les plus efficaces d'entre elles. Etablies conjointement par le Bureau maritime international représentant les armateurs, et les forces de protection militaires de l'océan Indien, elles passent en priorité par l'apprentissage des manœuvres de fuite et d'évitement, une élévation des

francs-bords (distance entre la ligne de flottaison et l'accès au pont principal) à 6 mètres, ainsi que par une accélération des navires jusqu'à des vitesses excédant 18 nœuds. Les skiffs assaillants ne peuvent pas soutenir ces allures, car ils sont trop légers pour franchir la haute vague d'étrave que ces allures génèrent. A partir de l'année 2009, l'application de telles mesures aurait permis de réduire de manière significative le taux de réussite des attaques. Les armateurs aidés par les industriels de la protection et de la sécurité ont par ailleurs ajouté à ces procédures toute une série de matériels plus ou moins efficaces censés réduire le succès des assauts. Lutter contre les pirates impose d'abord de leur interdire physiquement de monter à bord des navires. On assiste donc à l'installation d'équipements de protection, qui ne sont certes pas si efficients, ni si répandus, qu'ils auraient empêché les attaques de se poursuivre !

On a par exemple disposé, sur certains navires, des fils de fer barbelé dont les pointes acérées sont remplacées par des pièces de métal aussi coupant que des rasoirs. La société sud-africaine Vessel Protection Systems, qui propose cet équipement, a imaginé une manière originale de mettre en place ces barbelés. En temps normal, les « barbelés-rasoirs » sont enfermés dans de petits conteneurs disposés autour de la coque. En cas d'attaque, un système télécommandé ouvre ces conteneurs et des rouleaux de barbelés se déploient le long de la coque, bougeant de manière imprévisible au gré des mouvements du navire. Et la firme de se vanter sur son site : « Cela rend l'abordage extrêmement hasardeux, le système étant pratiquement impossible à éviter. » On ne sait rien des effets dissuasifs, a fortiori de l'efficacité, de tels dispositifs, ni de ceux d'autres équipements habituellement utilisés pour protéger à terre des enceintes sensibles. Accrochés à de longues perches perpendiculaires à la coque, des câbles électriques diffusent un courant électrique de 9 000 volts. La société Secure Marine qui propose ce système Secure-Ship assure que le courant frappant d'éventuels assaillants n'est pas mortel, ce que personne ne saurait pourtant garantir ! Dans un autre genre, la société Dasic Marine propose ses canons à eau du modèle Nemesis 5000, dont elle aurait vendu cent quarante exemplaires durant les neuf premiers mois de l'année 2011. Une douzaine de canons rotatifs lançant de très puissants jets sont répartis le long de la coque et autour des points bas les plus vulnérables, interdisant ainsi aux

assaillants de franchir ce mur liquide dynamique, en les faisant tomber de leurs échelles.

Canons à son, canon à air, citadelles

Parmi la panoplie des moyens non létaux, on trouve encore des haut-parleurs de très forte puissance, ou « canons à son ». Ils sont appelés LRAD (Long Range Acoustic Device) par la société éponyme fabricant en Californie les modèles de référence et sont utilisés par le bâtiment attaqué pour avertir les pirates qu'ils ont été repérés. Certains modèles de haut-parleurs sont audibles jusqu'à 3 kilomètres et leur puissance est telle que personne – même pas un raveur déjanté ! – ne saurait se tenir à proximité sans ressentir de violentes douleurs physiques, au risque même d'y perdre l'ouïe. En 2005, cette méthode avait été utilisée lors de l'attaque du paquebot *Seabourn Spirit* au large de la Somalie, mais le chef du service de sécurité, qui a dirigé une puissante vague sonore vers les pirates, souffrirait désormais lui-même d'une sévère invalidité auditive260. Peut-être pour cette raison, aucune autre utilisation défensive des haut-parleurs n'est recensée, ce qui n'empêche pas les fabricants de chercher à en vendre !

Ces moyens qui ne sont pas destinés à tuer sont utilisés, selon la terminologie du milieu militaire, dans une défense « par couches », en étant mis en œuvre successivement. Mais comme toujours, ce sont les assaillants qui ont l'avantage, pour peu qu'ils sachent trouver le point faible de leurs proies. A ces dernières de déborder d'imagination, pour trouver des parades. Dans les catalogues proposant des matériels pour la défense des navires marchands, on trouve également des filets qu'un canon à air – le Sea Stinger – projette à 350 mètres par seconde à quelques dizaines de mètres du navire. Tiré juste devant le skiff des assaillants, ce système fait flotter un inextricable entrelacs sur sa trajectoire et ce sont les hélices du bateau pirate qui viennent se prendre dedans. Le temps de défaire le nœud gordien qui s'est formé autour d'elles, et le gibier est assez loin pour être devenu inaccessible et avoir reçu, dans le meilleur des cas, l'appui de l'hélicoptère d'un navire de guerre croisant dans les parages. Une variante moins difficile à mettre en œuvre, car elle n'exige aucune veille ni ne mobilise de membre de l'équipage, est proposée par la société néerlandaise P-Trap. Son

ingénieux procédé consiste à accrocher à des perches tendues à l'extérieur du navire des cordes flottant le long de sa coque. Il est impossible pour un skiff assaillant de s'en approcher, sauf à prendre, là encore, ses hélices dans les cordages. Aucun détournement de navire ainsi équipé n'a été rapporté.

Depuis quelques années, de nombreux armateurs ont décidé d'installer des « citadelles » à bord de leurs navires croisant dans les parages fréquentés par les pirates, suivant en cela les recommandations du *Best Management Practices*. Il s'agit de salles dissimulées à bord du navire, si possible dans les fonds, dans lesquelles l'équipage dans son ensemble s'abrite en cas d'attaque. La citadelle doit pouvoir résister un certain temps à des assauts des pirates et à leurs coups de feu, disposer de systèmes de communication et de commande du navire, posséder une liaison avec les caméras de surveillance du bord. Il s'agit pour l'équipage, menacé d'enlèvement ou de séquestration, de se trouver en lieu sûr en attendant une intervention militaire extérieure. Mais gare aux initiatives des pirates ! Selon le Bureau maritime international, la mise en place de ces citadelles – désormais intégrées aux plans de conception des bateaux neufs – compte, avec la rapidité d'intervention des marines de guerre présentes dans la zone, parmi les mesures les plus efficaces pour faire baisser le nombre des attaques réussies. Bien que les pirates somaliens aient encore augmenté le nombre de leurs attaques – 199 pour les neuf premiers mois de 2011, contre 126 l'année précédente pour la même période –, leur taux de succès s'est considérablement réduit : 24 navires ont été arraisonnés, contre 35 en 2010, toujours pour la même durée. Pourtant, la guerre contre la piraterie n'est pas gagnée, loin de là !

Une aubaine pour les industriels de l'armement

Raison de plus pour que nombre d'industriels petits ou grands voient dans la piraterie une opportunité de vendre des matériels existant ou restant à concevoir, pour peu qu'ils puissent convaincre gouvernements et militaires de la pertinence de leurs matériels. La contradiction venant bien sûr de la faiblesse de moyens de la menace des pirates, essentiellement constituée d'armes légères et d'équipements nautiques réduits à leur plus simple expression. Du moins les premiers temps, car, avec le temps, les

pirates ont appris à s'équiper plus efficacement en armes et en bateaux. Pour autant, l'occasion est excellente pour les industriels d'extrapoler et de faire valoir que les armes et les technologies développées durant la guerre froide sont très exactement adaptées à la lutte des démocraties contre la piraterie. Ces armes n'ont-elles pas été mises en place par la suite après la première guerre du Golfe et perfectionnées – notamment en matière de renseignement – dans la foulée du 11 septembre 2001 pour la GWOT (Global war on terrorism) chère à George W. Bush ? Vendre des équipements de protection au prix le plus élevé possible, faisant appel aux technologies les plus performantes et les plus innovantes, c'est une vraie spécialité des industriels de l'armement… Pourquoi donc la lutte anti-piraterie ferait-elle exception à la règle ?

C'est précisément la direction vers laquelle s'est orientée la firme américano-britannique BAe Systems, l'un des tous premiers fournisseurs du Pentagone. Elle a annoncé en janvier 2011 avoir entamé les essais d'un nouveau laser au grenat d'yttrium-aluminium, destiné non pas à servir comme une arme, mais comme un moyen de « détourner et dissuader à distance d'éventuels attaquants ». Ce laser, testé avec succès durant l'année 2010 sur une base d'essais militaires spécialisés, aurait pour fonction de lancer un puissant signal clignotant guidé par le radar du navire et orienté vers le skiff des pirates, dans une double intention : les avertir qu'ils ont été repérés, à environ 2 kilomètres de distance, mais aussi, à moindre distance, les « désorienter suffisamment » pour qu'ils ne puissent pas pointer leurs armes, le système fonctionnant aussi bien de jour que de nuit. BAe Systems affirme que « dans toutes les conditions, les niveaux de puissance du laser sont inoffensifs pour l'œil ». Voire… A ce stade, les lasers anti-pirates n'ont pas fait l'objet d'une mise en service, et ne tombent donc pas sous le coup de la législation internationale qui bannit l'usage des « armes inhumaines », dont font partie les lasers aveuglants261. Mais les assurances de BAe Systems, qui prétend fournir des lasers inoffensifs, ne sont qu'une forme de poudre… aux yeux !

L'un des chercheurs proches de la galaxie des néo-conservateurs américains, James Carafano, assure quant à lui que les technologies du laser de combat doivent être mises au service des militaires aussi bien dans la lutte contre la piraterie que dans la protection des aéronefs commerciaux

contre les missiles anti-aériens tirés par les fantassins ou dans la détection et la destruction des bombes disposées par les terroristes au bord des routes d'Irak ou d'Afghanistan. Concernant les opérations anti-piraterie, Carafano estime que les lasers de « faible puissance » pourraient être utilisés pour mettre hors service à distance les moteurs hors-bords des skiffs des pirates. Notre chercheur s'indigne toutefois : « Le Pentagone s'est montré réticent à déployer de telles armes sur le terrain, au motif que cette technologie ne serait pas suffisamment mobile et robuste pour être engagée sur le champ de bataille262. » Mais faisons confiance aux industriels de l'armement auxquels on refuserait l'achat d'armes nouvelles, pour recycler leurs armes existantes dans la nouvelle guerre contre la piraterie.

Ouvrant toutes grandes ses « étagères » garnies de matériels qui n'attendent que d'être déployés contre les pirates, le groupe européen EADS proposait ainsi en mai 2009 ses « avions et drones pour les missions de surveillance longue distance ; hélicoptères pour le sauvetage en mer, la localisation et l'identification d'objets ; bateaux ou navires pour la surveillance à courte distance. (…) Pour les moyens de renseignement, la panoplie est conséquente et répond à un besoin désormais compris dans la partie "connaissance et anticipation" du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale263 : système de surveillance et de reconnaissance ; satellite d'observation, analyse d'image en temps réel, évaluation des risques ».

Sous le titre : « Quelle architecture pour contrer la piraterie264 ? », EADS détaille « les trois étapes majeures du cycle de la gestion de la sécurité : 1) Observer et détecter les événements, grâce à l'intégration des systèmes d'observation et de détection (radars, drones, hélicoptères, ballons, sonars, outils de détection d'explosifs et d'armes, etc.) ; 2) Informer les forces concernées et décider des politiques à appliquer : l'analyse de l'information et la prise de décision pertinente sont assistées par des systèmes avancés de comparaison d'images et d'informations, des outils de simulation et de création de scénarios, des systèmes d'information géographique (SIG), des systèmes de modélisation d'impact et d'aide à la décision, ainsi que par des outils d'exploitation et CAD (Computer-Aided Dispatch) ; 3) Agir sur la base d'une vue opérationnelle commune de la situation : transmettre les informations nécessaires aux autorités concernées,

pour leur permettre d'établir des plans d'action efficaces ». L'industriel est sans doute dans son rôle en vantant les mérites de sa panoplie guerrière, mais l'inadaptation de ce discours est flagrante… Depuis la fin des années 2000, des dizaines de navires de guerre équipés des technologies les plus performantes déployés dans l'océan Indien n'ont pratiquement pas fait baisser le nombre des attaques pirates, ni leur dangerosité !

Principal industriel naval français, le groupe DCNS dont le capital est détenu à 64 % par l'Etat et à 35 % par Thalès, n'est pas en reste et a conçu sur fonds propres un navire de type Gowind, spécialisé dans la lutte anti-piraterie. Ce patrouilleur de haute mer de 83 mètres, doté de tous les perfectionnements techniques imaginables y compris des drones aériens et de surface, a été cédé pour trois ans à la marine nationale française, qui l'a appelé *L'Adroit* et en a pris possession le 21 octobre 2011. Charge à elle de le faire naviguer autour du monde, en assurant sa promotion.

Innover plus vite que les pirates

On l'a vu les pirates ne dédaignent pas la technologie et savent parfaitement s'équiper pour traquer leur proie. Mais en face la parade n'a pas été non plus trop difficile à trouver : les capitaines traversant les zones infestées de pirates ont été invités – et d'abord par le site professionnel spécialisé http://gcaptain.com – à déconnecter durant la période critique leur émetteur AIS265. Celui-ci diffuse en permanence la route, la vitesse, la destination, la position, la cargaison de tout navire de commerce. La protection contre la piraterie justifierait le renoncement partiel à des moyens justement destinés à améliorer la sécurité ! Ce n'est pas le moindre paradoxe de la lutte contre les brigands des mers… Mais il y en a d'autres. On sait que les instances maritimes internationales demandent aux armateurs de disposer de francs-bords de 6 mètres, de naviguer à plus de 18 nœuds, de disposer d'une citadelle, etc. Lorsque le *Maersk Alabama* a été attaqué en avril 2009, il disposait de ces moyens. Mais lors d'une déposition devant le Sénat américain, le capitaine Richard Phillips qui commandait ce navire a expliqué : « Dans cette région, vous pouvez jeter tous ces paramètres par-dessus bord. Parce que les pirates avaient une magnifique échelle toute neuve. Je leur ai souvent demandé où ils l'avaient

trouvée. Parce que si ça ne vaut pas cher chez nous, en Somalie c'est autre chose ! Ils évoluent266. »

De fait, rien ne se déroule jamais comme on s'y attendrait en matière de piraterie. Un détournement ne protège pas de nouvelles attaques. Le *Maersk Alabama,* par exemple, avait vu trois des quatre pirates tués au cours de l'opération, et le dernier condamné aux Etats-Unis à trente-quatre ans de prison. Mais qu'à cela ne tienne ! Depuis, le navire qui fréquente en permanence les eaux de l'océan Indien a subi quatre nouvelles attaques ! La cinquième fois cependant, les pirates n'ont même pas pu s'approcher. La Denmarks Maersk Line, armateur du navire, avait décidé d'embarquer des gardes armés à bord. Qui ont tiré et les assaillants sont partis. Même motif, même punition pour des pirates qui s'en étaient pris au thonier espagnol *Alakrana*267 en octobre 2011 : des gardes armés embarqués sur le navire les ont fait fuir. La présence d'hommes en armes à bord des navires transitant dans les eaux fréquentées par les pirates serait-elle la panacée ? D'aucuns le pensent, mais pas tous. C'est même le principal sujet de discussion, parfois de passion, quand on entre dans les débats sur la piraterie.

CHAPITRE 21

Des escort boys *contre les pirates*

En ce 8 décembre 2009, la grande salle de conférences de la maison de la Chimie, à Paris, est pleine à craquer. Des dizaines de spécialistes sont rassemblés pour un colloque sur *La piraterie*[268]. La réunion ronronne, lorsque le général Pierre de Saqui de Sannes, devenu à l'issue de sa carrière militaire le « conseiller institutionnel France, Afrique et Moyen-Orient » du troisième plus gros transporteur de conteneurs au monde, l'armateur marseillais CMA-CGM, fait se lever les paupières des plus assoupis. Ce qu'il veut : que des gardes armés privés s'installent à bord des navires français traversant les zones infestées de pirates. Car la France fait bande à part en la matière, avec le Japon notamment, mais aussi la majorité des pays européens. Pragmatiques, les Américains n'ont pas hésité à embarquer très rapidement des gardes armés. Quant aux Britanniques, ils ont longtemps regardé ailleurs quand leurs nationaux procédaient de la sorte, avant d'officialiser leur accord pour cette pratique fin octobre 2011. Lorsque le général de Saqui de Sannes intervient de la sorte fin 2009, ce dispositif est déjà en place à bord des navires de la CGM ne battant pas pavillon français[269].

Sociétés militaires privées

Pour le général, les risques pris par les porte-conteneurs lorsqu'ils traversent le golfe d'Aden ou s'approchent des côtes africaines deviennent trop importants. Il précise que les conseils de sécurité donnés par la marine nationale française, consistant à faire traverser le golfe d'Aden à pleine vitesse par les cargos, représentaient pour chacun d'entre eux une

consommation supplémentaire de 60 tonnes de fuel par voyage, soit 20 millions de dollars annuels pour la CMA-CGM. Les primes de risque versées aux équipages s'élèvent à 3 500 dollars par voyage. La route de contournement imposée pour se rendre dans les ports d'Afrique de l'Est (Seychelles, Kenya et Tanzanie) représente un surcoût de 5 millions de dollars par an et les primes d'assurances pour le golfe d'Aden s'élèvent à 0,5 % de la valeur du navire pour chaque voyage. Or, la compagnie y passe sept cent vingt fois par an… Et l'orateur de préciser : « Oui, nous affectons une surcharge piraterie à nos clients. Mais ce qu'ils regardent, c'est le chiffre en bas à droite de la facture… »

La solution existe, selon Pierre de Saqui de Sannes. Saint-cyrien (promotion de Linares, 1972), il est issu des troupes de marine, général de division en deuxième section. Il a terminé sa carrière au poste de gouverneur militaire de Marseille, où il avait été nommé en août 2005, après avoir été (entre autres) commandant supérieur des forces armées de la Nouvelle-Calédonie, chef de la brigade nord de la force multinationale de paix au Kosovo (KFOR) et chef de corps du 5e régiment interarmes d'outre-mer de Djibouti, déployé en Somalie en 1993 lors de l'opération Oryx. Sa solution consiste à « se tourner vers des sociétés de sécurité privées, labellisées par les autorités françaises, dont les compétences seraient vérifiées chaque année ». Et de citer les personnels des fusiliers-marins ou de la gendarmerie partis en retraite, qui feraient d'excellentes sentinelles à bord des navires. Pour le général adepte du parler vrai, « les Espagnols le font sur leurs thoniers, les Américains aussi, pourquoi pas nous ? Soit on fait comme eux, soit on quitte la zone… » Nous avons vu que la marine nationale française a accepté d'embarquer sur les thoniers bretons de l'organisation Orthongel opérant dans l'océan Indien des EPE (équipes de protection embarquées) de la marine nationale. CMA-CGM sait que les moyens de la marine ne suffiraient pas à protéger ses bateaux, et ne voit pas pourquoi la France s'interdirait sa solution, dès lors qu'elle reposerait à 95 % sur d'anciens cadres des armées. « Bien formés, ils ont porté des armes toute leur vie, ce ne sont pas des fous furieux. » Il a toutefois précisé que les réflexions engagées avec plusieurs entreprises privées n'avaient pas encore abouti et que leurs conclusions seraient présentées à l'armateur Jacques Saadé, qui tranchera.

Les sociétés militaires privées sont interdites en France et le Premier ministre François Fillon tout comme le ministre des Transports Dominique Bussereau avaient déjà fait connaître à CMA-CGM leur « avis défavorable » à cette initiative. En fait, CMA-CGM exploite ses navires sous plusieurs pavillons, et c'est l'Etat de chacun de ces pavillons qui est maître de la décision. Pour que la France change d'avis, le représentant de l'armateur fait valoir : « On ne cherchera pas le contact avec les pirates. Il ne s'agit que de légitime défense. Le retour d'expérience des EPE, c'est que les assaillants vont voir ailleurs quand ils constatent qu'ils s'attaquent à un bateau avec des hommes armés. » Dans le monde des armateurs, Pierre de Saqui de Sannes n'est pas le seul à prôner l'emploi de gardes armés. Ils sont même très nombreux à afficher cette attitude, notamment dans le monde des entreprises de sécurité. Mais d'autres opinions se sont exprimées alors, aussi tranchées que la sienne. Dans le sens inverse.

Des mercenaires, qui se nourrissent de la guerre

Ce fut par exemple le cas d'Anne-Sophie Avé, déléguée générale d'Armateurs de France, qui a vivement réagi aux propos du cadre de CGA-CGM270. Elle rappelle que tous les armateurs français ainsi que la Fédération européenne des armateurs ont une position constante et formelle, désapprouvant l'embarquement de sociétés militaires privées. Pour Mme Avé, les raisons de cette opposition sont d'abord motivées par le fait que « la présence de gardes armés ferait monter le niveau de violence de façon exponentielle. Aujourd'hui, les pirates attaquent avec des armes dangereuses, comme des lance-roquettes, mais ils tirent pour faire peur, dans la coque des bateaux, ils ne tirent pas pour tuer. Si, avec ces mêmes armes, ils étaient amenés à répondre à des coups de feu qui viendraient du bord, on aurait des morts de part et d'autre. Nos marins seraient les premières victimes ». A ses yeux, la seule possibilité de disposer d'hommes armés à bord des navires réside dans le recours à ceux des forces militaires régulières : « La marine française nous a proposé de disposer à bord de navires particulièrement vulnérables des EPE (équipes de protection embarquées). Ce sont des militaires, qui peuvent affronter le danger. Je trouverais très dommage de décourager cette coopération entre la marine

marchande et la marine nationale. Si on commence à leur dire qu'on n'a plus confiance en eux, et qu'on veut mettre des milices privées à bord, ils vont juste nous laisser tomber… »

A ses yeux, les gardes des sociétés militaires privées ne sont que des soldats de fortune : « On les connaît, ces gens-là ! Ce n'est pas comme si on ne les avait jamais vus à l'œuvre, comme si des armateurs étrangers ne faisaient pas appel à leurs services. Ce sont des mercenaires, qui se nourrissent de la guerre. Leur intérêt, leur business, c'est que le conflit perdure, alors que celui des Etats n'est pas de maintenir une présence militaire. De plus, les solutions diplomatiques et politiques se trouvent entre leurs mains. Les mêmes qui doivent régler le problème de fond, sur le sol de la Somalie, traitent également ce qui se passe en mer271. » Mais la représentante des armateurs de France reconnaît que la pression est lourde : « Ils veulent mettre des mercenaires sur nos bateaux. Ils ont moins de "travail" en Irak, donc ils cherchent des débouchés. Ces gens sont prêts à tout pour augmenter la perception de la menace. Leur argumentaire se rapproche du marketing culpabilisant des vendeurs de couches-culottes, qui nous expliquent que, si nous n'utilisons pas leurs produits, nous ferons le malheur de nos enfants ! Ils nous accusent de ne pas prendre la mesure des risques que prennent nos équipages, et c'est inacceptable272. »

A ces considérations très sévères s'en ajoutent d'autres, plus politiques. Anne-Sophie Avé précisera en effet dix-huit mois plus tard, lors d'un colloque (encore un !) tenu cette fois à Royan273, que les navires sous pavillon français – c'est-à-dire ceux qui refusent les pavillons de complaisance – acceptent de salarier plus cher leur main-d'œuvre, de respecter les lois sociales, de payer des taxes plus élevées à l'Etat, et attendent en retour que la France ne refuse pas de conduire ses missions régaliennes de protection du commerce et des routes d'approvisionenment : « Si à ce prix nous n'avons pas le soutien de la marine nationale, nous n'avons pas d'intérêt à y rester ! »

Gardes civils armés

C'est tout le contraire du point de vue de Gilles Sacaze. Cet ancien du service action de la DGSE a fondé la société Gallice Security avec ses deux

collègues Gilles Maréchal et Luc Vaireaux bientôt rejoints par un ancien patron du Groupement d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) Dominique Gallois. Problème : quand il s'agit de proposer les services de leurs équipes de protection embarquées privées, ils ne peuvent agir depuis la France, où cette activité est prohibée. Quand nous évoquons avec Gilles Sacaze cette question, il n'esquive nullement : « Gallice Security est effectivement une société française immatriculée en France. Nous exerçons donc cette activité à partir d'une filiale immatriculée en Irlande. Nos employés sont en grande partie des Français, car nous accédons très rapidement au vivier des anciens commandos-marine et des forces spéciales françaises. Mais nous composons souvent des équipes mixtes, avec un équipier sri-lankais ou malgache, par exemple. Nous avons également accès à l'ensemble des unités antiterroristes et des forces spéciales européennes. (…) Le principe du droit français, c'est que ce qui n'est pas interdit est autorisé. Je regrette vivement d'avoir à agir dans le cadre d'une société immatriculée hors de France, afin de pouvoir acheter de l'armement en toute légalité, de le transporter dans le respect du droit. Autant de choses impossibles à partir de la France. Quant à nos concitoyens, rien ne leur interdit de travailler pour une société étrangère. Nombreux sont les Français présents sur tous les territoires en crise ! Le phénomène n'est pas nouveau. Ce qui l'est en revanche, c'est que des entreprises françaises se positionnent en toute transparence sur ce créneau[274]. »

Le *Libecciu*, ancienne vedette des douanes françaises réformée en 2008, est utilisé par le groupe français Gallice Security. La société a connu avec ce navire de sérieux déboires, au point d'avoir dû changer ses moteurs, mais il est désormais basé à Madagascar d'où il transporte ses gardes vers les bateaux en mer. Le *Libecciu* assure également la protection et l'escorte d'un gazier qui ne peut pas prendre le risque de recevoir des coups de feu. En cas d'attaque, le *Libecciu* se placerait donc entre l'assaillant et sa cible. Mission risquée, qui ne pose pas de problème à Gilles Sacaze : « On travaille avec d'anciens commandos de marine, qui ne viennent pas là pour vivre des aventures parce qu'ils l'ont fait avant, ce sont des pères de famille posés, pas des excités ! »

Le débat sur la présence des gardes armés à bord des navires battant pavillon français275 s'est trouvé vivement réactivé le 30 octobre 2011, lorsque le Premier ministre britannique David Cameron a annoncé que le gouvernement britannique officialisait sa décision d'autoriser les gardes civils armés, à bord des navires de commerce arborant le pavillon commercial britannique, le Red Ensign. Ces hommes en armes qu'on appelle en anglais PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel), ou plus simplement *contractors*, qui est devenu le terme consacré international, ne seront autorisés par le gouvernement britannique qu'à bord des bateaux qui se trouvent directement confrontés à la menace des pirates, dans le golfe d'Aden et l'océan Indien. Environ deux cents navires se trouvaient dans ce cas fin 2011. Les motivations exprimées par David Cameron sont explicites : « Il s'avère que les bateaux qui ont des gardes armés ne sont pas la cible d'attaques, ni de prises d'otages, ni de demandes de rançons. » L'objection la plus fréquemment opposée aux partisans de la présence de gardes armés privés à bord des navires marchands se rapporte au droit d'ouvrir le feu en cas de légitime défense, donc de la possibilité de tuer des pirates. Face à cet argument, David Cameron a été très net : « Il faut faire des choix. Franchement, l'augmentation des enlèvements et des prises d'otages frappant des bateaux contournant la Corne de l'Afrique est une souillure pour notre monde. Le fait qu'une bande de pirates en Somalie parvienne à prendre en otages nos échanges commerciaux et le reste du monde est – je crois – une véritable insulte et le reste du monde doit donc s'unir (contre eux) avec beaucoup plus de vigueur. »

L'annonce de David Cameron introduit une vraie nouveauté, mais elle était attendue. Quelques jours plus tôt, on avait appris que les assureurs spécialisés dans le risque K&R (Kidnap & Ransom) accordent des ristournes allant jusqu'à 35 % quand des gardes privés se trouvent à bord des navires assurés. Pour un navire d'une valeur de 20 millions de dollars, une assurance de base coûte 35 000 dollars pour une traversée du golfe d'Aden en sept jours.

Quels changements pour la France ?

Mais pour Paris, la vraie question est aujourd'hui ailleurs : alors que la menace ne faiblit pas, que la violence monte, sera-t-il possible désormais de tenir bien longtemps la position consistant à ne pas autoriser des nationaux ou des entreprises françaises à porter les armes à bord de bateaux marchands ? Interrogé par nos soins, un ancien officier français, très actif dans le secteur de la sécurité privée, pronostique « une évolution très rapide vers la position britannique ». De fait, plusieurs entreprises se trouvent dans les starting blocks, certaines d'entre elles opérant déjà dans la Corne de l'Afrique, à partir de Djibouti notamment, dans des conditions juridiques acrobatiques. « Le problème, c'est la proximité de l'élection présidentielle attendue en mai 2012, souligne notre expert. Les initiatives sont bloquées, car le sujet fait polémique. » De fait, le SGDNS (Secrétariat général de la défense nationale et de la sécurité) planche depuis 2008 sur la question des sociétés militaires privées, en butant systématiquement sur la question du transport et du port d'armes. Pour que des sociétés militaires privées puissent agir en accord avec la loi française, il faudrait que celle-ci soit changée. Le consensus s'est finalement fait sur l'absence de contradiction avec la loi de 2003 sur le mercenariat276, alors même que les opposants à la présence des *contractors* sur les bateaux français l'ont longtemps mise en avant277. Il est aujourd'hui admis que ce texte n'est pas adapté, car il n'a jamais été question que les gardes armés à bord des navires soient « spécialement recrutés pour combattre dans un conflit armé » ou pour « prendre part à un acte concerté de violence visant à renverser les institutions ou porter atteinte à l'intégrité territoriale d'un Etat ».

En revanche, il faudrait que le texte de 1983 régissant le secteur du transport de fonds278 soit modifié pour intégrer la présence de gardes armés en mer sur des bateaux français, ce qui passerait obligatoirement par la mise en place d'une procédure d'agrément des personnels par l'Etat. Un bon connaisseur du dossier, très au fait des actuelles discussions interministérielles sur le sujet, fait remarquer que « l'Etat est prudent car il ne veut pas ouvrir le marché à n'importe qui en plaçant les armateurs dans des situations difficiles ». Déléguée générale d'Armateurs de France, Anne-Sophie Avé approuve cette attitude, faisant en cela évoluer quelque peu la position exprimée encore quelques mois auparavant : « A juste titre, l'Etat ne tient pas à lâcher le principe de la dimension régalienne de la mission de

sûreté. Nous sommes bien d'accord que celle-ci revient à la marine nationale d'abord, et à des sociétés de sécurité privées seulement si elle ne peut remplir cette mission. » C'est que la situation aussi s'est modifiée pour devenir très tendue, les pirates étant de plus en plus agressifs. Sans le dire, et en refusant de plus de communiquer sur le sujet, les armées ont changé leur fusil d'épaule depuis l'été 2011.

Tout d'abord, le service des EPE (équipes de protection embarquées) de la marine nationale proposé aux armateurs n'est plus seulement opérationnel à bord des thoniers de l'organisation Orthongel, comme c'est le cas depuis 2009. Désormais, des câbliers qui naviguent très lentement en déroulant des câbles sous-marins et d'autres navires lents ou à franc-bord de moins de 6 mètres sont en principe susceptibles de recevoir – contre défraiement versé à l'Etat – des équipes de quatre militaires de la marine. Mais il est impossible de satisfaire toutes les demandes. La zone investie par les pirates s'étant grandement élargie, les EPE ne peuvent se contenter d'embarquer à Djibouti sur les cargos à protéger, afin de les accompagner dans la traversée du golfe d'Aden. Désormais, c'est toute la traversée de l'océan Indien qu'il faut sécuriser, y compris dans le sens sud-nord, ce qui peut conduire à faire monter à bord les personnels de protection dès le large du Sri Lanka ! Mais il est difficile de faire venir des militaires dans ces zones. L'autre problème, ce sont les délais qui doivent être assez importants pour que la marine nationale puisse s'organiser. Une contrainte peu compatible avec les impératifs des armateurs, notamment ceux qui naviguent au spot, chargeant du fret dans un port à destination d'un autre, cherchant une nouvelle cargaison durant leur traversée, avant de la transporter vers une troisième destination. « Dans ces conditions, les préavis sont très courts, car la destination suivante n'est connue que lorsque le contrat est signé. La visibilité peut ne pas dépasser une semaine… », souligne Anne-Sophie Avé.

C'est dans ces conditions que certains armateurs français commencent à faire appel à des sociétés privées, dans le cas où l'Etat leur a affirmé ne pas avoir la possibilité de faire embarquer des militaires de la marine nationale. Anne-Sophie Avé poursuit : « Si et seulement si la marine nationale refuse l'embarquement d'EPE, les armateurs sous pavillon français peuvent contracter avec des organismes privés. Mais ils ne le font qu'avec de fortes

précautions, en appliquant des critères très précis : ils tiennent à ne pas embarquer n'importe qui, sont particulièrement soucieux de fixer des règles d'engagement écrites et contractuelles qui fixent l'attitude à adopter en cas de coups de feu. Le profil des personnels armés mis à bord est étudié et les armateurs sont très regardants sur la cohabitation entre ces équipes et l'équipage. Ceci exige une formation des futurs *contractors* chez l'armateur à la réalité du bord et du travail sur le bateau. »

La situation a donc largement évolué, mais la déléguée générale d'Armateurs de France insiste sur quelques points difficiles : « Nous sommes dans le flou artistique. Que se passerait-il si, après avoir reçu un refus de la marine de fournir des EPE, le navire était attaqué par des pirates ? Quelles seraient les responsabilités ? Nous n'avons pas tellement envie de faire jurisprudence sur des cas de figure de ce genre, notre priorité demeure la protection des équipages. Nous souhaitons que l'Etat mette en place des procédures d'agrément pour les sociétés avec lesquelles nous travaillons. Les armateurs doivent disposer de grilles pour distinguer le bon grain de l'ivraie, et nous souhaiterions que l'Etat prenne en considération nos critères sur l'évaluation des personnels et les critères d'engagement. » Au début de novembre 2011, la situation paraissait bloquée : les armées – qui ne disposent pas des moyens humains nécessaires – et les armateurs – qui veulent protéger leurs équipages et leurs navires – convergent, souhaitant que la législation évolue. Matignon et surtout l'Elysée se montrent pour leur part très rétifs à faire évoluer la loi sur le transport et le port d'armes en mer, au risque de voir la France faire bande à part et de se retrouver isolée en ouvrant un marché fort rentable à toutes les entreprises de protection étrangères.

CONCLUSION

Vers une nouvelle escalade

La piraterie mobilise des sommes énormes. Elle n'a même jamais autant touché le commerce international et la vie des otages que durant l'année 2011. Mais que recouvre cette assertion ? Comment s'y retrouver dans des évaluations souvent imprécises, qu'il n'est pas rare de voir varier de un à deux, ou à dix ? Le premier poste de dépenses générées par la piraterie est celui des assurances. Le risque d'arraisonnement et d'enlèvement étant très élevé, le golfe d'Aden a été classé en zone de guerre par la Lloyd's de Londres, ce qui ajoute aux primes régulières un surcoût variable selon les contrats. La fourchette de ces surcoûts se monterait entre 460 millions et 3,2 milliards de dollars par an. Deuxième poste, les opérations militaires montées par les marines de nombreux Etats, à savoir l'opération Atalante de l'Union européenne, la Combined Task Force 151 comptant une vingtaine de nations participantes autour d'une ossature de l'US Navy279, et l'opération *Ocean Shield* de l'OTAN. Nécessairement très élevés, les coûts de ces missions ne sont pas précisément évalués, mais pourraient s'élever à plusieurs centaines de millions de dollars.

Un défi économique

Un autre poste budgétairement très important est celui des rançons payées aux pirates. Là encore, les évaluations sont très difficiles, mais l'inflation a été fulgurante. En cinq ans (2005-2010), une rançon moyenne est passée de 150 000 dollars à 5,4 millions de dollars ! Le racket des pirates somaliens leur aurait rapporté 177 millions de dollars en 2009280 et 238 millions en 2010281 ! D'autres évaluent les sommes récoltées ces dix

dernières années à 500 millions de dollars[282]. Plus étonnant, un rapport coréalisé par le Center for American Progress et One Earth Future, publié en septembre 2011, affirme que depuis 1991 la piraterie a contribué à l'économie de la Somalie pour 22 milliards de dollars… soit un peu plus de 1 milliard de dollars par an, c'est-à-dire autant que toute l'aide humanitaire fournie au pays[283].

Qu'elle soit conduite à l'aide de gardes armés à bord, ou de matériels de sécurité, la protection des navires a aussi un coût. Il est très difficile à estimer et tous les chiffres circulent. L'organisation One Earth Future Foundation s'est intéressée aux trois régions fortement frappées par les forbans : Corne de l'Afrique, Nigeria et golfe de Guinée, détroit de Malacca. Mais elle n'est pas parvenue à élaborer une fourchette précise, puisqu'elle l'évalue entre 363 millions et 2,5 milliards de dollars. Dans ce cadre, les quatre principales organisations internationales spécialisées dans la lutte contre la piraterie, pas seulement somalienne, consomment 25 millions de dollars de subventions par an[284]. Ces quatre organisations sont le CGPCS (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia[285]), le ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia), l'UNODC (UN Office of Drugs and Crime), le Code de conduite de Djibouti[286]. Les poursuites judiciaires engagées dans de nombreux pays contre des pirates, ainsi que leur emprisonnement, représenteraient quant à elles des dépenses d'une cinquantaine de millions de dollars par an.

Multiplication des assauts

Les déroutements de navires ayant renoncé à passer l'océan Indien, le golfe d'Aden et le canal de Suez, pour choisir à la place la route du cap de Bonne-Espérance sont aussi à prendre en considération. Dans son rapport sur la piraterie, le député UMP du Finistère Christian Ménard note que « le passage par Bab el-Mandeb plutôt que par le cap de Bonne-Espérance permet un gain de temps de quatorze jours sur un voyage entre le golfe Persique et l'Europe et une économie en carburant de 800 000 dollars pour un VLCC (Very Large Crude Carrier) et de 2,7 millions de dollars pour un porte-containers. Au total, la société V-Navy évalue à plus de 1 million de

dollars le surcoût du passage par le cap de Bonne Espérance pour un VLCC, compte tenu de l'économie de 500 000 dollars de la redevance de passage par le canal de Suez287 ». Au total, ces changements de route maritime pourraient coûter entre 2 et 3 milliards de dollars par an. Auxquels on peut ajouter les pertes de recettes de l'Egypte dues à la baisse de fréquentation du canal de Suez, donc à celle des péages : 642 millions de dollars en 2010. De leur côté, les pertes commerciales cumulées du Kenya, des Seychelles et du Yémen se seraient élevées à 570 millions de dollars en 2010. Au total, la piraterie coûterait entre 7 et 12 milliards de dollars par an, essentiellement autour de la Somalie.

Va-t-on vers une nouvelle escalade ? Si les arraisonnements de navires se poursuivent sans discontinuer, les pirates ont néanmoins besoin de consacrer des moyens beaucoup plus importants que par le passé au succès de leurs attaques. Ce qui ne fut le cas en 2011 que pour 12 % d'entre elles. Pour parvenir à leurs fins, ils multiplient donc les assauts : près de trois fois plus que l'année précédente, selon le site saveourseafarers.com, qui tient à jour au quotidien la situation de la piraterie. Ils s'approprient de plus en plus vite les armes et les nouvelles technologies utilisées par leurs adversaires. Et ils font évoluer leurs tactiques en fonction des résistances croissantes qui leur sont opposées. Quand certaines marines militaires sont plus offensives, les pirates deviennent à leur tour plus agressifs. A l'été 2011, les spécialistes prêtaient aux pirates l'intention de « s'attaquer à des cibles plus précises en matière de pavillon, de profil des navires, de composition d'équipage ou de chargement. Ils vont opérer dans les couloirs de navigation les plus importants, comprenant le golfe d'Aden, la mer Rouge, allant jusqu'au large des côtes indiennes, et au-delà des eaux territoriales du Kenya et de Tanzanie, aussi bien que la mer d'Arabie288 ». Et avec la fin de la mousson, les états-majors des forces internationales repéraient en septembre 2011 « d'intenses préparatifs à terre289 » qui laissent présager une reprise de très forte ampleur. Et alors ? Que fait-on ?

L'endiguement, un échec

Depuis la recrudescence de la piraterie à partir de 2007-2008, la seule véritable option engagée par la communauté internationale est la répression.

Cette attitude peut s'expliquer : à un problème de sécurité, il semble logique de répondre avec des outils permettant d'imposer un retour au calme. En l'occurrence, les moyens à la disposition des armées sont d'autant plus pertinents qu'ils permettent de réagir vite en montant très rapidement en puissance. Mais est-ce vraiment la solution ? A voir l'augmentation continuelle des tentatives d'arraisonnements, ce n'est pas certain… « Les choses changent et pas dans le bon sens », confirmait déjà en mai 2011 Abdi Yare, chef pirate s'exprimant depuis son fief d'Hobyo. « Les forces alliées ont déjoué plusieurs tentatives d'abordage, des dizaines de pirates ont été arrêtés et plusieurs tués. Les circonstances vont nous obliger une nouvelle fois à changer nos tactiques290. » La mousson à peine terminée, l'offensive a en effet repris dès septembre 2011, mais sous une forme inattendue. Les pirates n'ont pas hésité cette fois à se livrer à des « expéditions de terre ferme », pour reprendre l'expression qualifiant à la fin du XVII^e^ siècle les raids et prises d'otages organisés par les flibustiers contre les côtes d'Amérique centrale291.

On pourrait arguer que si les opérations militaires n'étaient pas conduites au large de la Corne de l'Afrique, les agressions et les prises d'otages seraient encore plus nombreuses. Certes. Pour autant, force est de constater que la stratégie de l' « endiguement », en anglais *containement*, ne rencontre pas au bout de plusieurs années de mise en œuvre le succès escompté. Elle est d'ailleurs contestée par de nombreux acteurs humanitaires. Parmi ceux-ci, une organisation norvégienne renommée pour la qualité de ses études, l'Institut norvégien pour la recherche urbaine et régionale (NIRB), qui a choisi d'illustrer par des exemples concrets les conséquences néfastes de cette politique d'endiguement. A ses yeux, les acteurs étrangers ont manqué de nombreuses occasions de stabiliser le pays, y compris en formant des policiers, sans prévoir – simple détail ! – les moyens de payer leurs salaires. De même, était-il responsable de confier le commandement de la force Atalante à un amiral espagnol (du 6 avril au 13 août 2009) alors qu'« il est bien connu que les bateaux espagnols pêchent illégalement dans les eaux somaliennes292 » ? Le rapport note également que le déploiement d'une frégate norvégienne durant six mois au large de la Somalie a coûté 22 millions d'euros, c'est-à-dire le budget qui aurait été nécessaire au paiement de 100 000 policiers somaliens durant la

même période ! Il est vrai que lorsqu'on en vient à calculer ce que coûte la piraterie à l'économie mondiale, l'escalade des chiffres est vertigineuse.

En revanche rien ou presque n'a jusqu'à présent été tenté pour contrôler les flux financiers générés par la piraterie. Ne serait-il pas urgent de traquer les circuits empruntés par l'argent extorqué en échange de la libération des otages ? Sans aller pour autant jusqu'à refuser de verser des rançons comme le demande le ministre aux affaires maritimes du Puntland, Saeed Mohamed Rage, qui y voit la seule façon de stopper la piraterie293, il serait sans doute possible de faire preuve d'un peu plus d'énergie dans la lutte contre les commanditaires des opérations de piraterie. Lors du premier procès de présumés pirates en France, celui des preneurs d'otages du *Carré d'As IV* qui s'est ouvert le 14 novembre 2011 devant la cour d'assises des mineurs de Paris, la défense des accusés a eu beau jeu de faire valoir que les six accusés avaient été les instruments d'un chef de guerre local, Youssouf Haji Shiré, ancien douanier et propriétaire quasi exclusif du village d'Abbott. De ce dernier, les enquêteurs français savent tout, ou presque, et surtout que c'est bien lui qui a organisé l'arraisonnement du voilier, qu'il se comporte en seigneur féodal et que les six accusés assis dans le box n'ont eu pratiquement aucune part d'initiative dans cette affaire. Pourtant la justice française n'a même pas pris la peine de lancer contre cet homme un mandat d'arrêt international. « Trop cher », s'est entendu répondre l'un des avocats qui s'indignait de cette situation. Leur richissime commanditaire n'a jamais fait le moindre geste en faveur de ses compatriotes détenus, qu'il a abandonnés à leur triste destin, ne leur accordant aucune aide ni aucun secours moral depuis le début de leur détention, ni ne pourvoyant en aucune manière aux besoins de leurs familles.

Les énormes flux financiers générés par les rançons ne font pas seulement la fortune des ravisseurs. Ils alimentent trafics et corruption, en Somalie même et dans les pays voisins. A Djibouti, république stratégique protégée par la France, de somptueuses villas s'édifient pour les chefs de la piraterie somalienne, abrités derrière des collusions locales. D'autres circuits conduisent dans le Golfe, aux Etats-Unis, en Europe. Ce trafic est surveillé tant bien que mal, mais une seule chose est sûre : personne ne sévit… alors que les enjeux économiques de la piraterie sont de plus en plus considérables !

Opérations à terre, une idée impraticable

En entamant début 2012 leur quatrième année de présence au large de la Somalie, certaines marines militaires souhaiteraient passer à des méthodes plus musclées pour éradiquer la piraterie. Ce n'est pas toujours dit explicitement, et encore moins revendiqué, mais ce sont les pratiques auxquelles se livrent concrètement les marines indienne, nous l'avons vu, et sud-coréenne, pour ne citer qu'elles. S'en prendre aux bateaux-mères par la force, pour les saisir ou les couler, n'est toutefois pas si simple. Qu'en est-il dans ce cas des boucliers humains que les pirates ne manquent pas de conserver à bord ?

L'autre solution de vive force souvent mise en avant, sans avoir jamais été retenue par les autorités internationales, consisterait à neutraliser les bases terrestres des pirates établies sur les côtes somaliennes. Il ne s'agit pas d'une idée neuve, ce qui ne la rend pas bonne pour autant. Sans remonter à Alexandre le Grand qui avait pris en 334 avant Jésus-Christ le port de Milet aujourd'hui en Turquie (et reconquis par les sables), ni nous référer à la lutte contre les pirates sévissant dans les Caraïbes conclue par la prise de Nassau (Bahamas) par la Royal Navy en 1718, souvenons-nous que d'importantes opérations avaient été conduites au XIX^{e} siècle contre les Barbaresques, seigneurs locaux régnant sur les rivages allant du détroit de Gibraltar à la Tunisie. Enlevés, pris en otages et rançonnés, les marins de commerce américains croisant en Méditerranée coûtent alors une fortune à la jeune République : l'équivalent de 20 % de son budget, en 1800294 ! Les Etats-Unis vont conduire une guerre de plusieurs années contre le pacha de Tripoli, offrant au naissant corps des Marines ses premiers exploits et ses premiers héros. La guerre fut gagnée au terme d'une incroyable expédition clandestine, conduite depuis l'Egypte à travers le désert par le diplomate et agent secret américain William Eaton, avec quelques Marines et une force de mercenaires levés sur place ! Connu comme la première guerre barbaresque, ce conflit ne prit fin qu'en 1805 avec la libération de plusieurs centaines d'otages américains. La guerre reprit dix ans après, l'US Navy bombarda Tripoli et les Marines y gagnèrent ce qui est encore leur hymne célébrissime, dont les premiers vers évoquent *« ... the shores of Tripoli »*. Mais la piraterie barbaresque ne fut pas éradiquée pour autant. Il fallut

attendre la prise d'Alger par les troupes françaises, en 1830. N'y pensons plus…

D'éventuels assauts depuis la mer contre les bases de pirates somaliens ne sont pas d'actualité. Il paraît aujourd'hui tout à fait clair que de telles extrémités guerrières seraient sans effet sur la situation dans le pays. D'abord parce que les pirates n'obéissent à aucun chef d'Etat, ni aucun pouvoir organisé autre que criminel. En cas d'attaque, les risques pour les otages seraient insupportables et il est acquis que pour garantir leur survie, mieux vaut payer les rançons réclamées par les forbans qu'attaquer ces derniers dans leurs bases terrestres. De plus, les pirates vivent dans des villes et des villages, des bases environnées de familles et de populations civiles que des attaques toucheraient sans doute aucun. De telles opérations seraient très difficilement défendables devant l'opinion publique internationale, qui les percevraient immanquablement comme des agressions des pays nantis contre des damnés de la terre. Sans oublier que les Occidentaux ont compris depuis une vingtaine d'années que la Somalie n'est pas un terrain de jeux. En 1992 et 1993 les Etats-Unis ont conduit dans ce pays une coalition de forces étrangères – y compris françaises – lors des opérations *Restore Hope* et *Continue Hope*, avant d'en être chassés *manu militari* par les chefs de guerre locaux, avec lesquels les pirates non moins coriaces cohabitent bien souvent aujourd'hui. Contre eux, l'option d'attaque à terre n'est pas une hypothèse. Les militaires ne la suggèrent d'ailleurs pas, conscients que si les remèdes à la piraterie se trouvent effectivement à terre, ce ne sont pas les armes qui suffiront à la réduire.

Devant le Conseil de sécurité, le sous-secrétaire général de l'ONU, Tayé-Brook Zerihoun, a bien proposé en octobre 2011 que les mandats des coalitions navales internationales patrouillant au large des côtes somaliennes pour lutter contre la piraterie soient étendus à la surveillance et à la prévention des activités de pêche illégale et de rejet de déchets interdits. Au même moment, le secrétaire général de l'ONU, Ban Ki-moon, évoquait la possibilité d'interventions proches des côtes somaliennes : « L'élimination de la piraterie est certes un objectif central, mais il importe de définir, en attendant, les interventions à mettre en œuvre en priorité pour combattre ce fléau, par exemple en complétant les opérations qui sont

menées actuellement pour améliorer la sécurité en mer par une action plus énergique à proximité du rivage, dans la zone située entre la côte et les eaux internationales. Je suis conscient des aspects juridiques et des questions liées aux ressources que peut soulever cette proposition et des préoccupations liées au renforcement des services de garde-côtes dans la région. Il s'agit là d'un aspect de l'action contre la piraterie qui doit être étudié plus attentivement295. » En voilà une idée : transformer porte-avions et frégates anti-aériennes en gardes-côtes, après dix ans ou plus de pillages intensifs et de rejets incontrôlés !

En réalité, tous les acteurs de cette affaire sont conscients que l'action militaire a pu être utile dans l'urgence, notamment pour réduire le taux de succès des attaques, mais qu'il s'agit là d'un traitement du symptôme, pas de la maladie elle-même. Il est vrai que les opérations militaires conduite exclusivement en mer ont aussi permis – ce qui n'est pas négligeable – à des pays peu enclins à travailler ensemble d'esquisser une timide ébauche de coopération concrète. La Russie, la Chine, l'Inde ou l'Iran ont ainsi participé avec les pays occidentaux parfois activement aux opérations de lutte contre la piraterie et de protection des convois. Sans être capables de s'intégrer techniquement au dispositif des marines occidentales, ces marines ont contribué à un effort universel. Mais les armes sont inégales. Dans ce combat curieux, le faible prend la position du fort. Avec leurs pétoires et leurs coques de noix, les pirates n'hésitent pas à tuer, à arraisonner, à rançonner des navigateurs de plaisance ou des navires de commerce qui ne sont aucunement préparés à lutter contre ces gueux farouches qui se jettent sur eux.

Après la libération du capitaine du *Maersk Alabama*, Richard Phillips, pris en otage par des pirates en avril 2009, le secrétaire à la Défense américain Robert Gates déclara : « Il n'y a pas de solution purement militaire. Aussi longtemps que nous aurons ce nombre incroyable de pauvres gens, et que les risques [de se lancer dans des actes de piraterie] seront aussi faibles, je ne vois pas comment nous pourrons contrôler la situation, à moins que quelque chose évolue à terre pour changer l'équation de ces gamins. » De fait, l'une des principales difficultés de la lutte anti-piraterie réside dans l'absence d'un Etat avec lequel discuter du problème. La seule solution sérieuse sera le retour d'un minimum de loi et d'ordre sur

le territoire somalien, perspective lointaine dans cet espace divisé, féodal, où seuls les clans déchirés maintiennent une certaine forme d'organisation sociale.

Il faut aider la Somalie à se remettre sur pied. Après bien d'autres, le représentant spécial du président russe pour l'Afrique, Mikhaïl Marguelov, l'a exprimé simplement début novembre 2011, en confiant « qu'une victoire militaire contre la piraterie n'est pas suffisante. Nous devons nous pencher sur un plan sérieux pour cette partie de l'Afrique, sur des efforts internationaux comprenant l'octroi de fonds importants pour le développement de la région, sur un mécanisme de surveillance qui favorisera la lutte contre la corruption ». La Chine ne dit rien d'autre… En attendant, la piraterie demeure « un phénomène qui a tendance à s'incruster », comme le souligne l'ancien ministre français Jack Lang296.

A défaut d'autres ressources, la piraterie est devenue un système économique en soi. Elle n'enrichit pas seulement les commanditaires et les « hommes de main », mais permet à des villages entiers de survivre, en assurant la subsistance des pirates, en soutenant leur logistique, en fournissant les équipements et les denrées dont ont besoin les ravisseurs. Les familles des pirates reçoivent des subsides durant les « opérations ». Des milices de protection sont levées et armées. Et les commerçants sont mis à profit. Ils savent trouver, par exemple, de très longues échelles ultra-légères en aluminium qui permettent d'aborder les navires, et que l'on ne trouve pas dans le petit commerce de détail…

Pour autant, des solutions à cette crise somalienne sont extrêmement difficiles à trouver. Elles exigeront des moyens financiers considérables, la protection puis la remise en valeur des ressources naturelles du pays et la reconstruction d'un tissu économique détruit par plus de vingt ans de guerre. Rien ne se fera sans la coopération des grands pays bailleurs de fonds avec les entités du Puntland et du Somaliland. Rien ne sera possible non plus sans l'aide des pays riverains de l'océan Indien, qui devront aider la Somalie à sortir de ce très mauvais pas. A ce jour, il faut bien reconnaître que les bonnes nouvelles sont rares sur le front de la piraterie. L'année 2011 a battu tous les records en la matière, tandis qu'aucune initiative ne paraît être en mesure d'enrayer durablement le phénomène. Conscients de cet enjeu, les pays du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental tentent

depuis deux ans d’associer leurs efforts. Ils passent par la formation de gardes-côtes. Un bien modeste remède pour une situation en voie de détérioration accélérée !

NOTES

Introduction

1- Ship Security Alert System.

2- Patrice Jorland, « Le retour de la flibuste », *Recherches internationales,* n° 85, janvier-mars 2009.

3- Magistrat anglais (1552-1634).

4- William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, Oxford University Press, Oxford, 1765.

5- *Review of Maritime Transport, 2010*, United Nations Conference on Trade and Development, Genève, 2010, p. 8.

6- Hervé Lionel-Marie, « Piraterie contemporaine », *Neptunia*, n° 225, décembre 2001.

7- IMB Report, 2010.

8- IMB Report au 21 octobre 2011.

9- IMB Report, 2010.

10- Article 101 de la Convention sur le droit de la mer signée à Montego Bay (Jamaïque), le 10 décembre 1982 : « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants : a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ; b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

11- *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*, International Maritime Organization, 2 décembre 2009.

12- *Piracy and armed robbery against ships*, ICC International Maritime Bureau, Londres, janvier 2011.

13- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP).

14- Shunji Yanai : « La coopération régionale contre la piraterie en Asie », *Annuaire français de droit international*, volume 52, 2006, pp. 391-399.

15- Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat, *Atlas géopolitique des espaces maritimes : frontières, énergie, pêche et environnement*, Paris, 2008.

16- Gilles Lapouge, *Les Pirates, forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Phébus Libretto, Paris, 1987, p. 30.

17- *Libération*, 19 juillet 2011.

18- L'opération *Ocean Shield*, sous l'égide de l'OTAN, organise des patrouilles le long du couloir de navigation recommandé par la communauté internationale et procède à l'accompagnement des convois humanitaires. Et l'opération EUNAVFOR Somalie – Atalante protège les navires affrétés par le Programme alimentaire mondial, depuis décembre 2008.

19- Jean-Pierre Moreau, *Une histoire des pirates, des mers du Sud à Hollywood*, Tallandier, Point-Histoire, Paris, 2006, p. 220.

20- Gilles Lapouge, *op. cit.*

21- *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie*, remis au Conseil de sécurité de l'ONU, 10 mars 2010.

Première partie

Le pillage industriel des ressources

22- Ordonnance de renvoi devant la cour d'assises des mineurs de Paris, 11 janvier 2011.

23- Ordonnance de mise en accusation devant la cour d'assises, 16 mars 2011.

24- Jack Lang, *Rapport du conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes*, ONU, New York, 18 janvier 2011.

25- *Rapid Environmental Desk Assessment Somalia*, PNUE, mars 2005.

26- Partie V, articles 56 et suivants de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982. « Des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents. »

27- Jean Chaussade, « Mers et océans : les géographes prennent le large », Festival international de géographie, Saint-Dié-des-Vosges, 2009.

28- *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie* au Conseil de sécurité de l'ONU (S/2008/769, § 125), novembre 2008.

29- Vice-amiral d'escadre, auteur de *Moi, Ousmane, pirate somalien*, Editions Koutoubia, Paris, avril 2009.

30- Discussion au Sénat du 6 mai 2010.

31- Association militant pour le développement des pays du Sud. www.germanwatch.org

32- Enquête de l'IRIN, 26 août 2009, Integrated Regional Information Networks, Service d'analyses et de nouvelles humanitaires du Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations unies.

La Somalie, dépotoir du monde

33- Résolution 1153 du Conseil des ministres de l'Organisation de l'unité africaine, en date du 25 mai 1988.

34- Résolutions de l'Assemblée générale 42/183 du 11 décembre 1987, 43/212 du 20 décembre 1988, 44/226 du 22 décembre 1989 et 45/13 du 7 novembre 1990.

35- Convention de Bâle, négociée sous les auspices du Programme des Nations unies pour l'environnement à la fin des années 80, adoptée en 1989 et entrée en vigueur en 1992.

36- Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, 1996.

37- *Huffington Post*, 4 janvier 2009.

38- Diffusé le 24 mai 2011 sur Arte.

39- Interview sur France 24, 14 avril 2011.

40- L'OCLAESP dépend du ministère français de la Défense « Les trafics de déchets dangereux prospèrent en Europe », *Le Monde*, 12 mai 2011.

41- *Le Matin* (Maroc), 10 octobre 2008. www.lematin.ma

Une économie de la pêche bouleversée

42- Reportage de Jean Guisnel, lepoint.fr, 19 octobre 2009.

43- Marcel Raynaud, président d'honneur de Cofrepêche, Conférence thonière régionale, Tananarive, 9-12 mai 1990.

44- *Contribution sur le devenir du volet externe dans le cadre de la réforme de 2012 de la politique commune des pêches*, Orthongel et Entrepreneurs et pêcheurs de France, 2010.

45- Ils appartiennent à trois armements : les deux premiers établis à Concarneau, Saupiquet et la Compagnie française du thon océanique (issue en janvier 2011 de la fusion entre France-Thon et Cobrepêche), et la Sapmer basée à la Réunion.

46- *Le Télégramme*, 4 février 2011. En 2008, Orthongel annonçait une production annuelle de 104 000 tonnes et un chiffre d'affaires de 130 M €, pour 21 thoniers senneurs.

47- La CTOI ou IOTC, Indian Ocean Tuna Commission, est une organisation intergouvernementale, ouverte à tous les pays côtiers de l'océan Indien (28 adhérents) et mandatée pour gérer les thons et les thonidés dans l'océan Indien et les zones adjacentes. Elle tient un registre des navires autorisés à opérer dans la zone CTOI, sur lequel figurent de nombreux renseignements sur chaque bateau de pêche, www.iotc.org/French/record/search3.php

48- Frédérique Le Gall : « Thon tropical, pourquoi un tel enjeu ? », *Le Télégramme*, 7 novembre 2009. Le thon rouge est une tout autre espèce, qui n'est pas pêchée dans l'océan Indien.

49- Intervention au 2e colloque des Entretiens de Royan, « La piraterie maritime », 7 mai 2011.

50- La COI regroupe 5 Etats membres, Comores, France (la Réunion), Madagascar, Maurice et Seychelles. www.coi-ioc.org/index.php?id=97

51- Interview par Jean Guisnel, lepoint.fr, 19 octobre 2009.

52- Site Saveourseafarers, 8 septembre 2011. www.saveourseafarers.com/pirates-forced-to-work-harder.html

53- Intervention au 2e colloque des Entretiens de Royan, « La piraterie maritime », 7 mai 2011.

54- *Le Monde*, 15 avril 2009.

Pêcheurs illicites

55- *Times of India*, 9 février 2011.

56- Par l'intermédiaire de deux succursales thaïlandaises, les sociétés P.T. Interfishery et Prantalay.

57- Sur le site de la société : www.prantalay.com/en/history.php

58- Somalia Report, 3 juin 2011.

59- « Status of seized vessels and crews in Somalia », Ecoterra International, 11 octobre 2011.

60- http://www.ufp.co.th/index_flash.php

61- *La piraterie : une menace croissante contre la sécurité régionale et mondiale,* Rapport de la session annuelle de 2009 de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN : 169 CDS 09 F rév 1.

62- Accord des Nations unies relatif aux Mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, du 22 novembre 2009.

63- Les signataires au 19 novembre 2010 sont : l'Angola, l'Australie, le Bénin, le Brésil, le Canada, le Chili, l'Union européenne comme organisation membre, la France (pour ses Territoires), le Gabon, le Ghana, l'Islande, l'Indonésie, le Kenya, le Mozambique, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, le Pérou, la Fédération de Russie, Samoa, le Sierra Leone, la Turquie, les Etats-Unis d'Amérique et l'Uruguay.

64- Interview par l'IRIN, le service d'analyses et de nouvelles humanitaires des Nations unies, basé à Nairobi, durant sa dernière enquête, publiée le 22 juin 2011.

65- Etude réalisée en 2005 par le Groupe d'évaluation des ressources marines pour le Département pour le développement international du gouvernement britannique.

66- Sanjiv Dinama, « Pêche dans l'océan Indien : Europe et Asie exploitent plus de 96 % de nos ressources halieutiques », *Le Témoignage*, 22 octobre 2009.

67- Résolution 11/03 de la 15e session de la CTOI, juillet 2011.

68- CTOI, www.iotc.org/files/iuu/IOTC_iuu_list%5BF%5D.pdf

69- Cité par le site cfp-reformwatch.eu, site de députés verts européens pour suivre la réforme de la pêche de l'UE.

70- *Ibid*.

71- « Somalia : Fishermen driven from the sea by illegal trawlers », IRIN, 27 juin 2011.

72- Plan régional de surveillance des pêches contre la pêche INN, convention cadre signée le 24 janvier 2007 entre la Commission de l'océan Indien et la Direction générale de pêche de l'Union européenne, dont bénéficient la Réunion, les Seychelles, Madagascar et Maurice.

Quand les victimes deviennent pirates

73- Discussion au Sénat, 6 mai 2010.

74- Raymond Gilpin, : « Counting the costs of Somali piracy », United States Institute of Peace, 22 juin 2009.

75- M^me^ Birgen Keles, *La piraterie, un crime qui défie les démocraties*, Rapport de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe (Doc. 12193), 1^er^ avril 2010.

76- Stieg Jarle Hansen, *Piracy in the Greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies*, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, Oslo, octobre 2009.

77- Jay Bahadur, *Of Coast Guards and Pirates*, //jaybahadur.blogspot.com. Il est aussi l'auteur de *Deadly Waters, Inside the Hidden World of Somali Pirates*, Scribe Publications, 2011, et de *The Pirates of Somalia : Inside their Hidden World*, Random House Inc, 2011.

78- « Pirates stealing local fishing boats », Somalia Report, 18 mars 2011.

79- « Fishermen to wear uniforms, get ID cards », Somalia Report, 7 octobre 2011.

80- Rapport de l'UNODC, UN Office on Drugs and Crime, mai 2011.

81- Interview de Muqtar par *Nederland Wereldomroep*, 14 février 2011.

Deuxième partie

Gangsters océaniques

82- Jack Lang, *Rapport du conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes*, ONU, New York, 24 janvier 2011, p. 2.

83- 26,6 % exactement selon l'EUNAVFOR, qui définit les navires piratés comme des navires dont le contrôle total a été pris par les pirates.

84- « Pirated vessels updated », EUNAVFOR, 2 novembre 2011 ; « Status of seized vessels and crew in Somalia, the gulf of Aden and the Indian ocean », Ecoterra International, 3 novembre 2011.

85- *Maritime Security Review*, 1^er^ novembre 2011.

86- *Best Management Practices 4*.

87- *Malango Actualités*, 13 septembre 2011.

88- AFP, 17 mars 2011.

89- Annonce faite par l'agence officielle iranienne Irna, relatée par le site Bruxelles2 le 31 juillet 2011.

90- OTAN, point hebdomadaire, 11 au 17 août 2011.

91- *Tanker Operator,* 15 septembre 2011. www.tankeroperator.com

92- Description faite par le commandant, le capitaine de frégate Mika Raunu, au site de la marine finlandaise, 15 avril 2011. www.puolustusvoimat.fi

93- Reuters, 9 novembre 2009.

94- Site Bruxelles2 les 7 février et 2 juin 2010.

95- Piracy Report, 20 septembre 2011.

Bateaux-mères et boucliers humains

96- *Malango Actualités*, 13 mars 2011.

97- *Malango Actualités*, 16 février 2011.

98- *Malango Actualités*, 28 février et 8 mars 2011.

99- Conférence de presse du 26 avril 2011.

100- www.bruxelles2.eu

101- Les incidents relevés par l'EUNAVFOR comptabilisent à la fois les attaques et les piratages.

102- Information du porte-parole du quartier général d'Atalante, le lieutenant-colonel Paddy O'Kennedy, le 17 mars 2011.

103- « Pirate aggression to rise », tradewinds.no, 7 janvier 2011.

104- « Status of seized vessels », Ecoterra International, 16 septembre 2011.

Otages et rançons

105- Somalia Report, 9 septembre 2011.

106- En juillet 2002. Exemple cité par Edouard Bertin-Mourot, Frédéric Lelieur, Emmanuel Terroir, *Terrorisme et Piraterie*, L'Harmattan, Paris, 2008.

107- Interview à l'AFP, 26 novembre 2008.

108- American Refiners, Valero Energy Corporation.

109- Al Jazeera, 7 novembre 2010.

110- Rapport du 18 juillet 2011, p. 37.

111- « VLCC Irene SL freed by pirates », Piracy Report, 8 avril 2011. Ce site présente également un tableau récapitulatif des rançons versées dans son « Weekly Piracy Report » du 30 décembre 2011.

112- Slate.fr, 7 octobre 2011. Clip sur You Tube : http://www.youtube.com/watch?v=eFsIaUj1NPo

113- Reuters, 16 avril 2011. Le navire était détenu depuis le 28 septembre 2010.

114- « En Somalie les pirates ont la côte », *Slate Afrique*, 11 septembre 2011. www.slateafrique.com

Chair à pirates

115- *Dernières nouvelles d'Algérie*, 7 septembre 2011.

116- *Ibid.*

117- Piracy Report, 12 août 2011. http://www.somaliareport.com/index.php/post/1345/Weekly_Piracy_Report

118- Le 23 août 2011, dans une conversation téléphonique avec Piracy Report. http://www.somaliareport.com/index.php/post/1451/Weekly_Piracy_Report

119- « MV Blida Ransom Drop Cancelled By Pirates », Piracy Report, 11 octobre 2011.

120- Centre d'information du ministère français des Affaires étrangères pour les voyageurs, 20 septembre 2011. www.diplomatie.gouv.fr

121- Chiffres de l'EUNAVFOR. L'association Ecoterra International, qui tente de comptabiliser tous les bateaux, parle de 30 navires et 18 plus petits.

122- Communiqué de l'Organisation maritime internationale, à l'occasion de la Journée mondiale de la mer, 29 septembre 2011.

123- International recommended transit corridor.

124- « Status of seized vessels in Somalia », Ecoterra International, 31 août 2011.

125- Piracy Report, 3 juin 2011.

126- « Des centaines de marins oubliés aux mains des pirates somaliens », AFP, 9 décembre 2010.

127- « Status of seized vessels in Somalia », Ecoterra International, 31 août 2011.

128- *Times of India*, 6 septembre 2011.

129- Piracy Report, 23 septembre 2011.

130- « Status of seized vessels in Somalia », Ecoterra International, 29 décembre 2011.

131- « Shipping Industry Outraged at Execution and Torture of Seafarers by Pirates », Intertanko, 9 février 2011. Cité par le rapport « The human cost of Somali piracy », Oceans Beyond Piracy, 6 juin 2011.

132- « Dégâts collatéraux dans l'océan Indien », *L'Express de Madagascar*, 22 juin 2011.

133- www.oceansbeyondpiracy.org, 6 juin 2011.

134- Groupe de contrôle sur la Somalie, rap. cit., p. 37, 18 juillet 2011. Pour 2009, 867 otages, 10 blessés et 4 tués avaient été recensés.

135- « MV Savina Caylin released by Somali pirates », Piracy Report, 21 décembre 2011.

136- Piracy Report, 18 juillet 2011.

137- Ecoterra International, 16 septembre 2011.

138- Adam Palmer, Idarat Maritime, juin 2011, http://www.idaratmaritime.com/wordpress/?p=352

139- Rapport de l'IRIN, département de l'ONU pour la coordination des affaires humanitaires, 20 juin 2011.

140- UNODC, Office des Nations unies contre la drogue et le crime.

141- AFP, 22 septembre 2008 ; RFI, 25 février 2010.

142- Sébastien Farcis, « Les marins philippins se préparent aux attaques », *La Croix*, 24 février 2010.

Troisième partie

Au cœur de l'organisation criminelle

143- Cité par Globalsecurity.org. http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm

144- Rapport annuel au Conseil de sécurité sur la piraterie et les vols à main armée commis en mer au large des côtes somaliennes, 31 octobre 2011.

145- Jama Deperani , « Somali pirate rules and regulations », Somalia Report, 8 octobre 2011. Le khat, feuille issue d'un arbuste (*Catha edulis*) poussant dans l'Est africain et au Yémen, est fort apprécié dans ces régions pour ses vertus euphorisantes et hallucinogènes. Il doit être consommé frais, ce qui a fait se développer autour de lui toute une économie liée à sa production et à sa livraison aux lieux de consommation, dans des conditions encore plus exigeantes que celles du maraîchage de nos contrées.

146- *Ibid*.

147- Ordonnance de mise en accusation devant la cour d'assises, tribunal de grande instance de Paris, 16 mars 2011.

148- Somalia Report.

149- Rudolph Atallah, directeur général de White Mountain Research LLC, à la conférence Global challenge regional responses : forging a common approach to maritime piracy, Dubaï, 18-19 avril 2011.

150- Rapport du Groupe de contrôle pour la Somalie, remis le 10 mars 2010 au Conseil de sécurité de l'ONU, Annexe III, p. 108.

151- « Fonce ou meurs », une devise rapportée par le journaliste de Reuters à Harardhere, le 1er décembre 2009.

152- Jean-Pierre Moreau*, op. cit*.

153- Ordonnance de la cour d'appel de Paris, 11 janvier 2011.

154- Rudolf Atallah, intervention à la conférence de Dubaï, citée.

155- « Pirates forced to work harder », International Chamber of Shipping, www.saveourseafarers.com

156- *The Economics of Piracy, Pirate ransom & Livelihoods off the Coast of Somalia*, Geopolicity, mai 2011.

157- Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, 18 juillet 2011, p. 38.

158- AFP, 19 janvier 2010.

159- Gilles Lapouge, *op. cit*., p. 155.

160- « Piracy is threatening business activities in Puntland », Somalia Report, 30 septembre 2011.

161- « Women join pirate gang », Somalia Report, 21 mai 2011.

162- Nicolas Gros-Verheyde, Bruxelles2, 18 mars 2011.

L'économie parallèle, nouveau modèle dominant !

163- « Pirate financing : understanding… », *doc. cit.*

164- « New report shows little love for US foreign policy in the region or Somalia », Somalia Report, 21 octobre 2011.

165- Interview de la Radio néerlandaise RNW, 13 avril 2010.

166- Rapport de Jack Lang, conseiller spécial du Secrétaire général des Nations unies, 25 janvier 2011.

167- Mohamed Ahmed : « Somali sea gangs lure investors at pirate lair », Reuters, 1er décembre 2009.

168- « Pirates received 23,5 millions for three ships in one week », Somalia Report, 8 avril 2011, Somalia Report, 18 avril 2011 et *Business Week*, 12 mai 2011.

169- *Internationales Magazin für Sicherheit*, 26 octobre 2011, cité par Bruxelles2.

170- Jama Deperani et Iddi Shabeel, « The pirate satellite is a magic man », *The Somali Marine and Coastal Monitor*, SMCM/Ecoterra, 11 juin 2011.

171- O. A. Exmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers*, première édition de 1684. Editions de Paris, 1956. Cité par Gilles Lapouge, *op. cit*.

172- « Pirate financing… », *doc. cit*.

173- « Women flock to pirates with money », Somalia Report, 24 septembre 2011.

174- *Ibid*.

175- « Piracy is threatening business activities in Puntland », Somalia Report, 30 septembre 2011.

176- Rapports du 10 décembre 2008 et du 10 mars 2010.

177- Rapport quotidien des médias de l'AMISOM, 11 juillet 2011.

178- « Protesters deny Anchorage for Hijacked Dover », Somalia Report, 27 juillet 2011.

179- « Protest against pirates in Bender Beyla », Somalia Report, 17 avril 2011.

Profession : blanchisseur de rançons

180- « La piraterie "s'industrialise" dans l'océan Indien », Reuters, 13 avril 2010.

181- Maître de conférences à l'IEP-Paris, Simon Minkowski est ancien officier de la Direction du renseignement militaire.

182- Simon Minkowski, « De nouveaux réseaux mafieux », *Sciences humaines*, 27 avril 2010.

183- *International Narcotic Control Strategy Report*, US Department of State, Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, Washington, DC, mars 2011, p. 162.

184- Simon Minkowski, *op. cit*.

185- Simon Minkowski, « La Somalie, piraterie et affairisme », blog du *Monde diplomatique*, 4 février 2011.

186- Un million pour une population totale de neuf millions.

187- Birgen Keles, « La piraterie, un crime… », rapport cité.

188- Sonia Le Gouriellec, « Savoir naviguer dans le cyberespace et dans l'océan », Alliance géostratégique, 25 octobre 2010, www.alliancegeostrategique.org

189- Audition publique sur la piraterie de la Commission des transports, le 12 octobre 2011. Citée par le site Bruxelles2.

190- « Les mystérieux circuits de l'argent des pirates somaliens », AFP, 13 novembre 2010.

191- « Des liens entre pirates et crime organisé », AFP, 14 octobre 2009.

192- « Madrid veut que l'UE bloque les ports de Somalie d'où partent les pirates », AFP, 11 novembre 2009.

193- David Pugliese et Louisa Taylor : « Somali-Canadians getting piece of pirates' ransom pie », Canwest News Service, 30 avril 2010.

194- Christophe T. E. Assogba Degbe, Theophilus Abbah, Evelyn Groenink, Mohamed Kadir, Charles Rukuni : « Pirates, smugglers and corrupt tycoons : social bandits in Africa », *FAIR transnational investigations-Africa Media*, 28 janvier 2011.

195- *International Narcotic Control Strategy Report*, mars 2010, volume II, p. 148.

196- *Ibid.*, p. 215.

197- « Pirates : the $80m Gulf connection », *The Independent*, 21 avril 2009.

198- Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie de l'ONU, 18 juillet 2011, p. 242.

Chebab et pirates : une collusion de circonstance

199- « Kidnapped Frenchwoman in Kismayo, says pirate », Somalia Report, 6 octobre 2011.

200- « Des insurgés somaliens s'emparent d'un bastion de la piraterie », Reuters, 2 mai 2010.

201- Mustapha Haji Abdinur : « Somalie : fin de la piraterie à Harardhere », AFP, 3 mai 2010.

202- « Des rebelles islamistes passent un accord avec les pirates somaliens », Reuters, 22 février 2011.

203- Nathalie Guibert, « Au large de la Somalie, la piraterie prospère en dépit des efforts internationaux », *Le Monde*, 12 septembre 2011.

204- *Ibid*.

205- « Pirates vs Al-Shabaab in Mudug region », *Somalia Report*, 4 novembre 2011.

206- « Yémen : offensive médiatique d'AQPA sur fond de velléités d'expansion régionale », Risk & Co, 15 avril 2009.

207- Rapport S/2011/662 au Conseil de sécurité de l'ONU, 25 octobre 2011.

208- AFP, 27 septembre 2011.

Quatrième partie

La tentation de la sous-traitance judiciaire

209- Nicolas Gros-Verheyde, « La traduction en justice des pirates. Bilan de printemps », Bruxelles2.eu, 20 avril 2011.

210- Eric Schmitt, « Seizing of pirate commanders is questioned », *The New York Times*, 23 février 2011.

211- R. Chuck Mason, *Piracy. A Legal Definition*, Congressional Research Service, Washington, DC, 13 décembre 2010.

212- « Closing arguments. United States circuit court fifth day. Before judges Nelson and shipman », *The New York Times*, 29 octobre 1861. « Some notable trials. The case of Thomas H. Baker », *The New York Times*, 8 mars 1896.

213- Richard Phillips, *A Captain's Duty : Somali Pirates, Navy SEALS, and Dangerous Days at Sea*, Hyperion, New York, NY, 2010.

214- La Combined Task Force 150, ou *CTF 150*, est une escadre multinationale créée en 2002, déployée dans l'océan Indien et la mer d'Oman, organisée autour de la 5e flotte de l'US Navy et basée à Bahreïn. Elle avait initialement pour mission de lutter contre les menées terroristes susceptibles de viser des éléments de l'opération *Enduring Freedom* combattant en Afghanistan. Elle a par la suite ajouté la lutte anti-piraterie à cette mission.

215- « Independent expert on extrajudicial executions says police killings in Kenya are "systematic, widespread and carefully planned" », ONU, Nairobi, 25 février 2009. Voir aussi Philip Alston, *Report of the Special Rapporteur on Extrajudicial, Summary or Arbitrary Executions,* ONU, Human Rights Council, New York, NY, 27 mai 2009.

216- *Cité par* Stéphanie Braquehais, « Juger les pirates, un pari risqué pour le Kenya », RFI, 3 février 2010.

217- Kevin J. Kelley, « How Kenya backed out of piracy trials », *Sunday Nation*, 4 septembre 2011.

218- Agence France Presse, 9 novembre 2010.

219- Jean-Louis Fillon, *La Piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses, l'ampleur des enjeux juridiques*, intervention au colloque organisé par le Club Sup-Mer avec la collaboration du Centre d'enseignement supérieur de la marine, Paris, 19 mars 2009, p. 9.

220- Nicolas Gros-Verheyde, « Un arrêt de principe qui sème le trouble : la High Court de Mombasa libère neuf pirates », www.bruxelles2.eu, 10 novembre 2010.

221- Jack Lang, *Rapport du conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes*, New York, 18 janvier 2011, p. 19.

222- Douglas Guilfoyle : « Towards a robust legal framework on piracy : law and politics », intervention à la conférence Global challenge, regional responses : forging a common approach to maritime piracy, 18-19 avril 2011, Dubaï.

223- Thomas Charvet et Cédric Prévost : « La piraterie dans le golfe d'Aden, un cas d'école », *Défense nationale*, n° 723, octobre 2010.

Quand l'Europe s'en mêle

224- « Des pirates à la barre », AFP, 26 mai 2010.

225- Jean-Paul Pacracio, *Le Défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire*, Cahier du CEREM n° 10, Paris, juillet 2009, p. 25.

226- « La piraterie dans le golfe d'Aden, un cas d'école », *art. cit.*

227- Christian Ménard, *Rapport d'information sur la piraterie maritime*, Assemblée nationale, Paris, 13 mai 2009, p. 37.

228- Beate Lakotta, « German justice through the eyes of a Somali pirate », Spiegel Online, 4 juillet 2011.

229- Les otages avaient été retenus soixante et onze jours, avant d'être libérés contre une rançon de 1,94 million d'euros.

230- Cit. par Marie-Cécile Royen, « La Belgique à la pointe de la lutte contre la piraterie maritime », *Le Vif/L'Express*, 29 juillet 2011.

231- Kaija Hurlburt (dir.), *The Human Cost of Somali Piracy*, Oceans Beyond Piracy, Louisville, Co, juin 2011.

Marianne et ses forbans

232- Youssouf Hersi Abdullahi, livreur de khat, né en 1987 ; Abdurahman Ali Samatar, chauffeur de taxi et pêcheur, né en 1984 ; frère du précédent, Ismaël Ali Samatar est pêcheur, gardien de troupeau, récolteur d'encens ; Mohamed Saïd Hote, comptable, pêcheur et vendeur de langoustes, né en 1962 ; Daher Guled Saïd, manœuvre en bâtiment, vendeur de cigarettes et de khat, né en 1978 ; Abdulqader Guled Saïd, pêcheur et puisatier, né en 1980.

233- Abdulahi Guelleh Ahmed, pêcheur, né en en 1975 ; Awil Abdirahman Farah, né en 1979 ; Ahmed Hamoud Mahmoud, chef de l'équipage pirate, né en 1975 ; Yacoub Mohammed Hassan, interprète, né en 1983 ; Cheik Nour Jama Mohamoud, gardien, né en 1979 ; Youssouf Mohamed Ahmed, né en 1990, neveu du commanditaire de l'opération Youssouf Haji Shiré, connu sous le nom de « chef Shiré ».

234- Nicolas Gros-Verheyde, « *Tribal Kat :* la tactique indienne du Galicia. Touché, coulé », Bruxelles2, 23 septembre 2011.

235- « India shows the way », *Hindustan Times*, 23 novembre 2008.

236- Cédric Alépée, Gustave Charvet, Françoise Cotta, Rachel Lindon, Augustin d'Olonne, Charlotte Plantin, Karine Puret, Martin Pradel, David Reingewirtz, Grégory Saint Michel.

237- « Prise d'otages à bord du *Ponant*. La défense réclame une autre reconstitution », AFP, 19 juillet 2010.

238- *In* « Vingt-deux Somaliens attendent leur procès en France », *Le Parisien. Aujourd'hui en France*, 20 septembre 2011.

239- *Ibid.*

240- Laurent Mérer, « Et si on luttait contre la piraterie ? », *Libération*, 14 octobre 2008.

241- André Dulait, *Rapport sur le projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer*, Sénat, 30 mars 2010.

Cinquième partie

Flibustiers contre plaisanciers

242- Chloé Lemaçon, *Le Voyage de Tanit*, Don Quichotte, Paris, 2010.

243- BFM TV, « Zéro Info », le 5 mai 2010. www.dailymotion.com/video/xd78hu_chloe-lemacon_news

244- Jean Guisnel, « Malgré les pirates, deux plaisanciers bordelais refusent de renoncer à une croisière dans le golfe d'Aden », lepoint.fr, 20 avril 2010.

245- Jean Guisnel, « Nous ferons tout notre possible pour ne pas rencontrer de pirates », lepoint.fr, 20 avril 2010.

246- Jean Guisnel : « Des dizaines de plaisanciers fréquentent les zones infestées de pirates », lepoint.fr, 26 février 2011.

247- Jean Guisnel, « Le plaisancier qui brave les pirates », lepoint.fr, 19 avril 2011.

248- « Released hostage sailor's regrets. First interview », *Sailworld*, 28 octobre 2011.

Opération Thalatine

249- Ce commando de marine appartenant au commandement des opérations spéciales porte le nom du lieutenant de vaisseau Alain de Penfentenyo de Kervéréguin, né en 1921, fils, petit-fils et arrière-petit-fils d'amiraux, tué en Indochine en février 1946.

Sixième partie

À la pêche comme à la guerre

250- *In* Jean Guisnel, « Appuyé par l'armée française, le thonier *Drennec* a repris la mer au large de la Somalie », lepoint.fr, 19 octobre 2009.

251- *Ibid.*

252- Réponse du ministre de la Défense Hervé Morin à une question écrite du député François Cornut-Gentille, le 8 septembre 2009.

253- *Ibid*.

254- Roger Jolly, « A la pêche comme à la guerre », *Le Télégramme*, 19 octobre 2009.

255- Le *Semlow* arraisonné en juin 2005 est libéré contre rançon le 5 octobre. Le 12 octobre 2005 : attaque du *Miltzow* libéré en novembre. Les attaques du *Rozen* (février 2007) et du *Morjan* (octobre 2007) conduisent les autorités françaises à réagir.

256- « La formation des EPE. Un stage chez les commandos marine », meretmarine.com, 12 septembre 2011.

257- Edouard Sill, « Des thoniers sous escorte militaire », *Le Monde diplomatique*, octobre 2011.

258- Depuis les années 1970, NAVFCO – filiale de la société de conseil à capitaux d'Etat Défense Conseil International – fournit pour le compte de la marine nationale aux pays étrangers des formations dispensées par des militaires en activité ou ayant récemment quitté le service actif et des experts civils.

La quincaillerie de la riposte

259- *Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy version 4*, Witherby Publishing Group, Edinburgh, août 2011.

260- http://maritimeaccident.wordpress.com/2008/03/25/does-lrad-work/

261- La Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination, appelée également Convention sur certaines armes classiques, a été signée à Genève le 10 octobre 1980 et modifiée le 21 décembre 2001. Elle comporte cinq protocoles particuliers, dont le Protocole 4 qui condamne l'usage d'« armes à laser spécifiquement conçues de telle façon que leur seule fonction de combat ou une de leurs fonctions de combat soit de provoquer la cécité permanente ». www.icrc.org/dih.nsf/INTRO/570

262- James Carafano, « Pentagon should battle pirates and terrorists with laser technology », Web memo n° 2144, The Heritage Foundation, 25 novembre 2008.

263- Présenté par Nicolas Sarkozy le 17 juin 2008 devant plusieurs milliers de militaires réunis au Parc des expositions de la porte de Versailles, à Paris, cet ouvrage analyse le contexte stratégique international vu par la France. Il cite la piraterie une seule fois, en tout et pour tout : « Les actes de piraterie constituent des atteintes à la sécurité nationale et un champ d'action pour les coopérations européennes. » In *Défense et Sécurité nationale. Le livre blanc*, Odile Jacob / La Documentation française, Paris, 2008, p. 157.

264- Supplément publi-rédactionnel à *TTU*, n° 716, 20 mai 2009.

265- De fait, les cartes dynamiques présentées en temps réel à partir des données AIS par certains sites spécialisés, comme http://marinetraffic.com, ne font pas apparaître de navires circulant dans l'océan Indien.

266- Audition de Richard Phillips, capitaine du *MV Maersk Alabama*, au Sénat des Etats-Unis sur le thème : « Piraterie en haute mer. Protéger nos bateaux, nos équipages et nos passagers », Federal News Service, 5 mai 2011.

267- Ce bateau avait été arraisonné en octobre 2009 dans l'océan Indien. Ses trente-six membres d'équipage avaient été retenus pendant quarante-sept jours. En mai 2005, deux des ravisseurs avaient été arrêtés par la marine espagnole et transféré en Espagne. Ils y ont tous deux été condamnés en mai 2010 à quatre cent trente-neuf ans de prison.

Des Escort boys contre les pirates

268- *La piraterie : menace stratégique ou épiphénomène ?*, organisé par la FRS (Fondation pour la recherche stratégique).

269- Antoine Bourdet, « Des armateurs français s'arment contre la piraterie », *Les Echos*, 5 avril 2011.

270- Jean Guisnel, « Les sociétés militaires privées, ces "mercenaires qui se nourrissent de la guerre" », entretien de Anne-Sophie Avé avec lepoint.fr, 9 décembre 2009.

271- *Ibid.*

272- *Ibid.*

273- « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan, 7-8 mai 2011.

274- Jean Guisnel, « Gardes armés anti-pirates à bord des bateaux français : la crispation est culturelle et dogmatique », lepoint.fr, 1er novembre 2011.

275- Voir à ce propos Jean-Michel Normand, « Attention, barbouzes à bord », *M, le magazine du Monde*, 5 novembre 2011.

276- Loi n° 2003-340 du 14 avril 2003 relative à la répression de l'activité de mercenaire.

277- Jean Guisnel, « La France pourrait autoriser le mercenariat, interdit depuis 2003 », lepoint.fr, 29 septembre 2010.

278- Loi 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité. Dernière modification : 31 juillet 2011.

Conclusion

279- Activée le 8 janvier 2009, peu après la force européenne Atalante, la CTF 151 est une force multinationale, avec pour mission exclusive la lutte contre la piraterie. Elle est intégrée à la Combined Maritime Force (CMF) basée à Barheïn, qui compte par ailleurs la CTF 150 affectée à la lutte contre le terrorisme dans l'océan Indien et la CTF 152 qui conduit la même mission dans le golfe Persique.

280- Anna Bowden (dir.), *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper, December 2010.

281- *Ibid*.

282- Robert Young Pelton, éditeur de Somalia Report, évoquant les chiffres du centre d'évaluation du Bureau maritime international (octobre 2011).

283- John Norris et Bronwyn Bruton, « Twenty years of collapse and counting. The cost of failure in Somalia », *Foreign Policy*, septembre 2011.

284- *The Economic Cost*, rapport cité, p. 10. A noter que Jack Lang reprend pour cette année 2009 le chiffre de 82 millions évalué par l'ONU. Mais le rapport que nous citons double ces évaluations en ajoutant aux sommes versées aux pirates les dépenses provoquées par la négociation, la remise des fonds, le préjudice subi par les otages, etc.

285- Créé à l'ONU après le vote de la résolution 1851 du 16 décembre 2008, il regroupe plus de soixante-dix Etats, des organisations internationales et des industriels. Il compte cinq groupes de travail : 1) Coordination militaire et opérationnelle, partage d'informations, mise en place de

capacités. Présidence : Royaume-Uni. 2) Questions judiciaires. Présidence : Danemark. 3) Information publique. Présidence : Egypte. Et tout récent, 4) Flux financiers. Présidence : Italie.

286- Mis en place en janvier 2009 par l'organisation maritime internationale (OMI), le Code de conduite de Djibouti signé par vingt et un pays dont la France prévoit notamment la mise en place d'un Centre régional de formation maritime et d'entraînement pour former les gardes-côtes des pays de la région. Sa première pierre a été posée le 29 octobre 2011 et il est doté d'un financement de 4 millions de dollars fournis par l'Union européenne, le Japon et l'OMI.

287- Christian Ménard, *Rapport d'information n° 1760 sur la piraterie maritime*, Assemblée nationale, Paris, 13 mai 2009, p. 26.

288- Piracy Report, 26 août 2011.

289- Cité par Nathalie Guibert, « Au large de la Somalie, la piraterie prospère en dépit des efforts internationaux », *Le Monde*, 13 septembre 2011.

290- AFP, 5 mai 2011.

291- Gilles Lapouge, *Les pirates… op. cit.*, p. 58.

292- Stig Jarle Hansen, *Piracy in the Greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies*, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, octobre 2009, p. 50.

293- « Die Lösegeldzahlungen müssen ein Ende haben », *International Magazine für Sicherheit,* 22 octobre 2011.

294- Pierre-Henri de Menthon, « Américains contre pirates », *Historia*, septembre 2009.

295- Rapport annuel sur la piraterie et les vols à main armée commis en mer au large des côtes somaliennes au Conseil de sécurité de l'ONU, 25 octobre 2011, p. 20.

296- « Jack Lang : il faut "un haut commissaire de l'ONU chargé de la piraterie maritime" », lepoint.fr, 16 novembre 2011.

Orientations bibliographiques

Mohamed Ahmed, « Somali sea gangs lure investors at pirate lair », Reuters, 1er décembre 2009.

Philip Alston, *Report of the Special Rapporteur on Extrajudicial, Summary or Arbitrary executions*, ONU, Human Rights Council, New York, NY, 27 mai 2009.

Jay Bahadur, *Deadly Waters, Inside the Hidden World of Somali Pirates*, Scribe Publications, 2011.

Jay Bahadur, *The Pirates of Somalia : Inside their Hidden World*, Random House Inc., 2011.

Edouard Bertin-Mourot, Frédéric Lelieur, Emmanuel Terroir, *Terrorisme et Piraterie*. *Des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*, L'Harmattan, Paris, 2008.

William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, Oxford University Press, Oxford, 1765.

Antoine Bourdet, « Des armateurs français s'arment contre la piraterie », *Les Echos*, 5 avril 2011.

Anna Bowden (dir.), *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper, December 2010.

Stéphanie Braquehais, « Juger les pirates, un pari risqué pour le Kenya », RFI, 3 février 2010.

Nicolo Carnimeo et Guglielmo Matteo, « Qui sont les pirates somaliens ? », *Outre-Terre*, 2010/2 n° 25-26.

Jean-Jacques Cécile, *Pirates en eaux somaliennes*, Nouveau Monde, Paris, 2010.

Thomas Charvet et Cédric Prévost : « La piraterie dans le golfe d'Aden, un cas d'école », *Défense nationale*, n° 723, octobre 2010.

Jean Chaussade : « Mers et océans : les géographes prennent le large », Festival international de géographie, Saint-Dié-des-Vosges, 2009.

Thomas Dandois, *Mogadiscio, capitale fantôme*, Camicas productions, 52 min, 2011.

Roland Courtinat, *La Piraterie barbaresque en Méditerranée, 16e-19e siècle*, Dualpha, Coulommiers, 2008.

Philip De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, Royaume-Uni, 1999.

Daniel Defoe, *Les Chemins de fortune, histoire générale des plus fameux pirates* (tome 1), Phébus Libretto, Paris, 1990.

— *Le grand rêve flibustier, histoire générale des plus fameux pirates* (tome 2), Phébus Libretto, Paris, 1990.

Jama Deperani, « Somali Pirate Rules and Regulations », Somalia Report, 8 octobre 2011.

Jama Deperani et Iddi Shabeel, « The pirate satellite is a magic man », *The Somali Marine and Coastal Monitor*, SMCM/Ecoterra, 11 juin 2011.

Sanjiv Dinama, « Pêche dans l'océan Indien : Europe et Asie exploitent plus de 96 % de nos ressources halieutiques », *Le Témoignage*, 22 octobre 2009.

André Dulait, *Rapport sur le projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer*, Sénat, 30 mars 2010.

Rodolphe Durand et Jean-Philippe Vergne, *L'Organisation pirate*, Le bord de l'eau, Paris, 2010.

O. A. Exmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers*, première édition de 1684, Editions de Paris, 1956.

Sébastien Farcis, « Les marins philippins se préparent aux attaques », *La Croix*, 24 février 2010.

Patrick Forestier, *Pirates et commandos, les secrets des forces spéciales*, Le Rocher, Monaco, 2010.

Eric Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », La Découverte/*Hérodote*, 2009/3 n° 134.

James Carafano, « Pentagon should battle pirates and terrorists with laser technology », Web memo n° 2144, The Heritage Foundation, 25 novembre 2008.

Raymond Gilpin, « Counting the costs of Somali piracy », United States Institute of Peace, 22 juin 2009.

Nicolas Gros-Verheyde, « La traduction en justice des pirates. Bilan de printemps », Bruxelles2.eu, 20 avril 2011.

— « Un arrêt de principe qui sème le trouble : la High Court de Mombasa libère neuf pirates », Bruxelles2.eu, 10 novembre 2010.

— « Tribal Kat : la tactique indienne du Galicia. Touché, coulé », Bruxelles2, 23 septembre 2011.

Nathalie Guibert, « Au large de la Somalie, la piraterie prospère en dépit des efforts internationaux », *Le Monde*, 12 septembre 2011.

Jean Guisnel, « Appuyé par l'armée française, le thonier *Drennec* a repris la mer au large de la Somalie », lepoint.fr, 19 octobre 2009.

— « Les sociétés militaires privées, ces "mercenaires qui se nourrissent de la guerre" », lepoint.fr, 9 décembre 2009.

— « Malgré les pirates, deux plaisanciers bordelais refusent de renoncer à une croisière dans le golfe d'Aden », lepoint.fr, 20 avril 2010.

— « Nous ferons tout notre possible pour ne pas rencontrer de pirates », lepoint.fr, 20 avril 2010.

— « La France pourrait autoriser le mercenariat, interdit depuis 2003 », lepoint.fr, 29 septembre 2010.

— « Des dizaines de plaisanciers fréquentent les zones infestées de pirates », lepoint.fr, 26 février 2011.

— « Le plaisancier qui brave les pirates », lepoint.fr, 19 avril 2011.

— « Gardes armés anti-pirates à bord des bateaux français : la crispation est culturelle et dogmatique », lepoint.fr, 1er novembre 2011.

Mustapha Haji Abdinur, « Somalie : fin de la piraterie à Haradhere », AFP, 3 mai 2010.

Stieg Jarle Hansen, *Piracy in the Greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies*, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, Oslo, octobre 2009.

Kaija Hurlburt (dir.), *The Human Cost of Somali Piracy*, Oceans Beyond Piracy, Louisville, Co, juin 2011.

Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie, des origines à nos jours*, Tallandier, Paris, 1992.

Roger Jolly, « A la pêche comme à la guerre », *Le Télégramme*, 19 octobre 2009.

Patrice Jorland, « Le retour de la flibuste », *Recherches internationales*, n° 85, janvier-mars 2009.

Solomon Kane et Francis Martin, *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce mondial*, Autrement, Paris, 2005.

Birgen Keles, *La Piraterie, un crime qui défie les démocraties, Rapport de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe* (Doc. 12193), 1er avril 2010.

Kevin J. Kelley, « How Kenya backed out of piracy trials », *Sunday Nation*, 4 septembre 2011.

Yasmina Khadra, *L'Équation africaine*, Julliard, Paris, 2011.

Ban Ki-moon, *Rapport annuel sur la piraterie et les vols à main armée commis en mer au large des côtes somaliennes*, remis au Conseil de sécurité de l'ONU, 25 octobre 2011.

Beate Lakotta, « German justice through the eyes of a Somali pirate », Spiegel Online, 4 juillet 2011.

Jack Lang, *Rapport du conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes*, ONU, New York, 18 janvier 2011.

Gilles Lapouge, *Les Pirates, forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Phébus Libretto, Paris, 1987.

Frédérique Le Gall, « Thon tropical, pourquoi un tel enjeu ? », *Le Télégramme*, 7 novembre 2009.

Sonia Le Gouriellec, « Savoir naviguer dans le cyberespace et dans l'océan », *Alliance géostratégique*, 25 octobre 2010.

Chloé Lemaçon, *Le Voyage de Tanit*, Don Quichotte, Paris, 2010.

Hervé Lionel-Marie, « Piraterie contemporaine », *Neptunia*, n° 225, décembre 2001.

R. Chuck Mason, *Piracy, A Legal Definition*, Congressional Research Service, Washington, DC, 13 décembre 2010.

Christian Ménard, *Rapport d'information sur la piraterie maritime*, Assemblée nationale, Paris, 13 mai 2009.

Laurent Mérer, *Moi, Osmane pirate somalien*, Koutoubia, Paris, 2009.

— « Et si on luttait contre la piraterie ? », *Libération*, 14 octobre 2008.

— *A l'assaut des pirates du Ponant*, Le Rocher, Monaco, 2012.

Simon Minkowski, « De nouveaux réseaux mafieux », *Sciences humaines*, 27 avril 2010.

— « La Somalie, piraterie et affairisme », blog du *Monde diplomatique*, 4 février 2011.

Jean-Pierrre Moreau, *Une histoire des pirates, des mers du Sud à Hollywood*, Tallandier, Point-Histoire, Paris, 2006.

Paul Moreira, *Toxic Somalia*, coproduction Premières lignes/Arte, 52 min, 2011.

Jean-Michel Normand, « Attention, barbouzes à bord », *M, le magazine du Monde*, 5 novembre 2011.

John Norris et Bronwyn Bruton, « Twenty years of collapse and counting. The cost of failure in Somalia », *Foreign Policy*, septembre 2011.

Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, *Atlas géopolitique des espaces maritimes : frontières, énergie, pêche et environnement*, Paris, 2008.

Jean-Paul Pancracio, *Le Défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire*, Cahier du CEREM n° 10, Paris, juillet 2009.

Robert Young Pelton, « Somalia's Failure – America's fault », Somalia Report, 20 octobre 2011.

Richard Phillips, *A Captain's Duty : Somali Pirates, Navy SEALS, and Dangerous Days at Sea*, Hyperion, New York, NY, 2010.

David Pugliese et Louisa Taylor, « Somali-Canadians getting piece of pirates' ransom pie », Canwest News Service, 30 avril 2010.

Marie-Cécile Royen, « La Belgique à la pointe de la lutte contre la piraterie maritime », *Le Vif/L'Express*, 29 juillet 2011.

Eric Schmitt, « Seizing of Pirate Commanders is Questioned », *The New York Times*, 23 février 2011.

Edouard Sill, « Des thoniers sous escorte militaire », *Le Monde diplomatique*, octobre 2011.

T. E. Christophe, Assogba Degbe, Theophilus Abbah, Evelyn Groenink, Mohamed Kadir, Charles Rukuni, « Pirates, smugglers and corrupt tycoons : social bandits in Africa », FAIR transnational investigations-Africa Media, 28 janvier 2011.

Philippe Tomblaine, *Pirates et corsaires dans la bande dessinée*, L'apart, Turquant, 2011.

Shunji Yanaï, « La coopération régionale contre la piraterie en Asie », *Annuaire français de droit international*, volume 52, 2006.

Rapports et ouvrages collectifs

Défense et Sécurité nationale. *Le livre blanc*, Odile Jacob / La Documentation française, Paris, 2008.

Bastions pirates, une histoire libertaire de la piraterie, Aden, Bruxelles, 2005.

Rapport annuel, Bureau maritime international, 2010.

Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, International Maritime Organization, 2 décembre 2009.

Piracy and armed robbery against ships, ICC International Maritime Bureau, Londres, janvier 2011.

The Economics of Piracy. Pirate Ransom & Livelihoods off the Coast of Somalia, Geopolicity, mai 2011.

Review of Maritime Transport, 2010, United Nations Conference on Trade and Development, Genève, 2010.

Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy version 4, Witherby Publishing Group, Edinburgh, août 2011.

« La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan, 7 mai 2011, Larcier, Louvain-la-Neuve, 2011.

Rapports du Groupe de contrôle sur la Somalie, remis au Conseil de sécurité de l'ONU, novembre 2008, 10 mars 2010, 18 juillet 2011.

Rapid Environmental Desk Assessment Somalia, PNUE, mars 2005.

Convention des Nations unies sur le droit de la mer, partie V, articles 56 et suivants, ONU, 1982.

Rapports de l'IRIN, Integrated Regional Information Networks (Service d'analyses et de nouvelles humanitaires du Bureau de la coordination des affaires humanitaires de l'ONU).

Convention de Bâle, négociée sous les auspices du Programme des Nations unies pour l'environnement à la fin des années 80, adoptée en 1989 et entrée en vigueur en 1992.

Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières

et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, 1996.

Contribution sur le devenir du volet externe dans le cadre de la réforme de 2012 de la politique commune des pêches, Orthongel et Entrepreneurs et pêcheurs de France, 2010.

La piraterie : une menace croissante contre la sécurité régionale et mondiale, rapport de la session annuelle de 2009 de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN : 169 CDS 09 F rév 1.

Rapport de l'UNODC, UN Office on Drugs and Crime, mai 2011.

Rapports quotidiens des médias de l'AMISOM, juillet-novembre 2011.

International Narcotic Control Strategy Reports, US Department of State, Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, Washington, DC, mars 2010, mars 2011.

Outre les collections des quotidiens et magazines français et internationaux, nous avons également abondamment consulté de nombreux sites d'information mis en place par des institutions internationales, des organisations non gouvernementales et des médias dits *pure players*, parmi lesquels :

Operation Ocean Shield :

http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/default.aspx,

IMB Piracy reporting : www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre ;

International Maritime : organization www.imo.org/Pages/home.aspx ;

Ecoterra International : http://australia.to/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=69&Itemid=272 ;

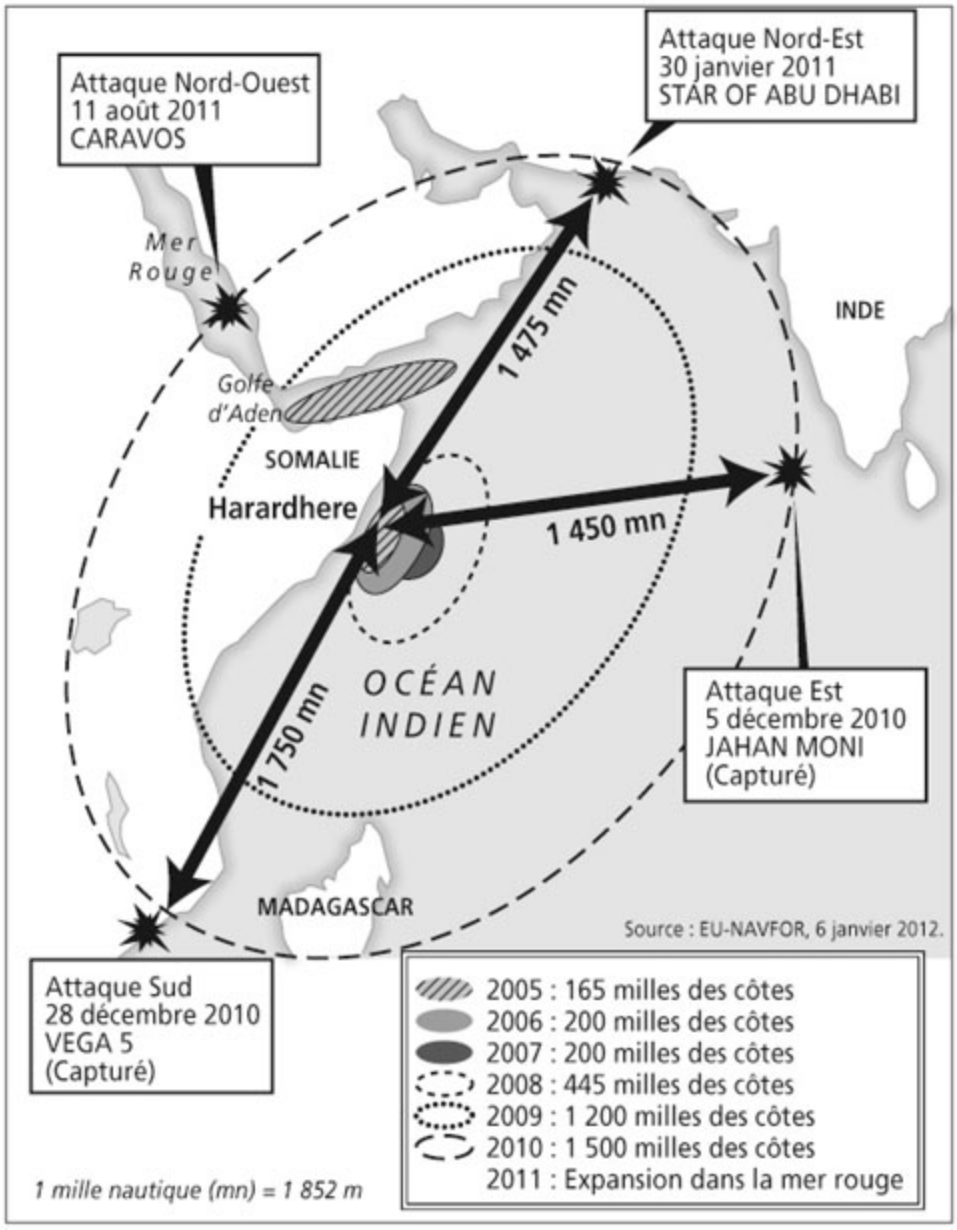
EUNAVFOR Somalia (Opération Atalante) : www.eunavfor.eu ;
Save our seafarers : www.saveourseafarers.com ;

Somalia Report : www.somaliareport.com

La Somalie en 2012

Le Somaliland et le Puntland, qui ne sont pas reconnus par la communauté internationale, ont fait sécession en 1991 et 1998.

Extension des zones de piraterie



DES MÊMES AUTEURS (suite)

Ouvrages de Jean Guisnel

En collaboration :

Services secrets. Les services de renseignement sous François Mitterrand (avec Bernard Violet), La Découverte, 1988.

Carnets secrets d'un nageur de combat (avec Alain Mafart), Albin Michel, 1999.

Etre juste, justement (avec Marylise Lebranchu), Albin Michel, 2001.

L'Histoire secrète de la V^e^ République (codirection avec Roger Faligot ; avec Rémi Kauffer, Renaud Lecadre, François Malye, Martine Orange, Francis Zamponi), La Découverte, 2006.

— *Au cœur des services spéciaux. La menace islamiste : fausses pistes et vrais dangers* (avec Alain Chouet), La Découverte, 2011.

Filmographie

Histoire des services secrets français (en collaboration avec David Korn-Brzoza), Program 33, 2011 ; quatre films de 52 mn : *L'heure des combats* (1940-1961), *Les années chaudes de la guerre froide* (1961-1981), *Le grand malentendu* (1981-1989), *Nouvelles guerres d'un monde nouveau* (1990-2009).

Mitterrand et les espions (en collaboration avec David Korn-Brzoza), Program 33, 2011.

Mr Bob (En collaboration avec Philippe Denard, Michel Sibra, Thomas Vincent), Mascaret, 2011.